

A japán császári légierők súlyos csapásokat mérnek távolkeleten az ellenségre...

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 1. SZÁM * BUDAPEST, 1942 JANUÁR 1

HÍVOM A MAGYAR IFJÚSÁGOT

a magyar levegőtenger meghódítására, hívom a szent magyar haza határainak védelmére, hívom repülőink dicsőségövezte zászlai alá.

Bizalommal és hittel hívom az apákat, anyákat, fiatalokat és öregeket, hívom a magyar társadalom minden tagját, de elsősorban a repülni vágyó magyar ifjúságot nemzeti repülésügyünk szolgálatára.

A magyar jövő egyik legfontosabb záloga az erős magyar repülés s a magyar repülők száma és kiválósága határozza meg a jövőben Európában, mint egyik legfontosabb tényező, helyzetünket, biztonságunkat és szavunk súlyát.

vitéz Horthy István

államtitkár, a HMNRA elnöke

Kiképzésre jelentkezni lehet a Magyar Aero Szövetségnél
Budapest, V., Vigadó-utca 2

LÉGIHÁBORÚ

1941 december 16-tól december 29-ig

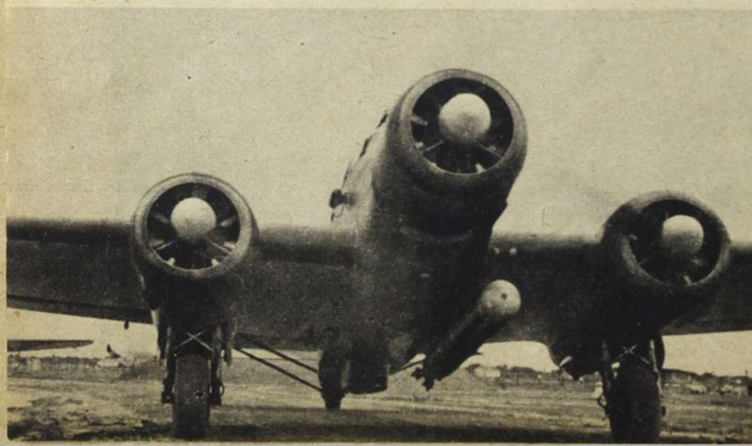
A világrészekre kiszélesedett háborús front eseményein Japán tengeri és légi tevékenysége uralkodik. Az európai és északafrikai harctereken nagy kihatású harccselekmények nem voltak, legalább is nem olyanok, amik a háború folytatása szempontjából nagy jelentőségűek lennének. A japán kezdeményezés viszont olyan körvonalakat sejtet, amik a két angolszász nagyhatalom ázsiai uralmának teljes megdöntésével az új Ázsiát fogják rövidesen megrajzolni.

Az orosz téli háború a németek részéről védőleges feladattal folyik. Hitler kancellár legutóbbi csapataihoz intézett parancsában csak a védekezést rendelte el az orosz arcvonalon. Ez a védekezés természetesen a német légierőre nézve, ha kisebb mértékben is, de állandó támadásokat jelent, mert az orosz arcvonalon és a mögött folyó készületek állandó zavarása nélkül nehezen lehetne biztosítani a földi erők viszonylagos nyugalmát. Az elrendelt arcvonal kiegyengetés és az átmeneti védőállások telepítése a terep legelőnyösebb felhasználásával ment végbe. Helyenként, főleg Moszkva környékén, a Szovjet a német hadmozdulatokat támadásra használta fel. A napokon át megújuló támadások, amelyeket általában csak zászlóalj erejű csapatok, néhol azonban hadosztályok hajtanak végre repülő és harckocsi támogatással és sok lovassággal az oroszok súlyos veszteségei mellett omlanak össze. Ahol pedig kezdeti siker mutatkozik, a német tartalékok ellentámadása űzi vissza az oroszokat megindulási helyzetükön túl.

A német légierő eredményesen avatkozik be a földi hadműveletekbe. A szovjet repülők elleni harcában december 14. és 27. között kétszázhatvanöt gépet lőtt le vagy semmisített meg a földön. A csapatszállítás és anyagellátás szempontjából fontos *Murman vasút* és a *Szentpétervár—Wologda* közötti vonal ellen számos támadás történt. *Moszkva* környékén utak és vasutak a *Kronstadti* öbölben és a *Kercs-i* tengerszorosban hadihajók és szállítóhajókaravánok ellen volt eredményes légitámadás. A légiharcokban a Szovjet két újtípusú bombázója és vadászgépe is lelövésre került. Svéd lapjelentések szerint a német légierő is egyes új repülőgépfajtával jelent már meg a szovjetvonalak felett. A légitevékenység nagyarányú csökkenése a téli időjárás ellenére nem következett be. A műszaki felszerelés tökéletesedése a légiháború folytatását télen is oly mértékben tette lehetővé, amire három év előtt még csak gondolni sem lehetett.

A német légierő a Krim félszigeten lévő alapjairól kaukázusi kikötők elleni támadásait is megkezdte. A Fehér tenger partján levő *Kandalaksától* egész a Fekete-tenger *Tnapsze* kikötőjéig 3000 km-es arcvonalon küzd a német légierő keleten és támadásaival rendszeresen gyengíti a Szovjetet. A Donec arcvonalszakaszon az olasz vadászrepülők harcolnak együtt német bajtársaikkal.

A Szovjet részére biztosított angol hadianyagszállítások, de főleg az egy-





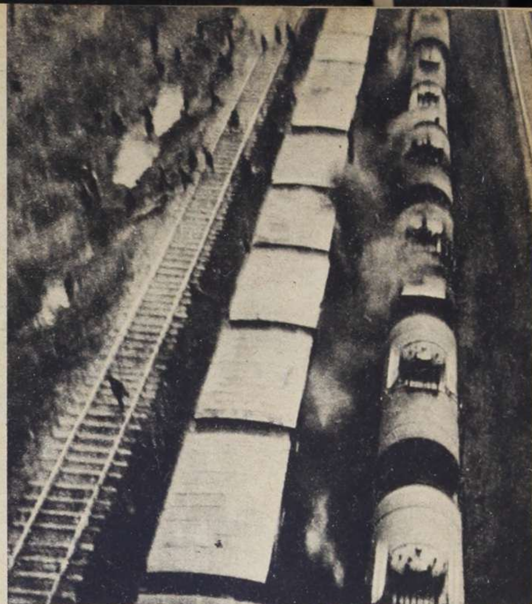


Német felderítő felvétele Szimferopolj-ról, a Krim fővárosáról

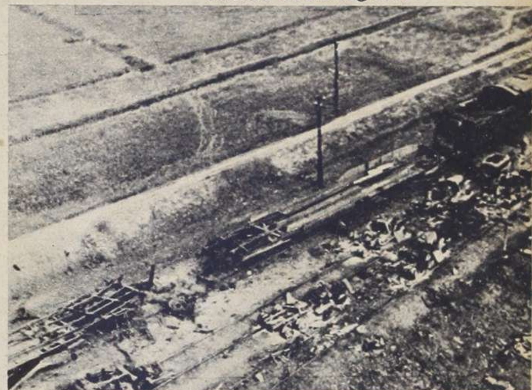
A szovjet elleni támadások szünet nélkül tartanak

Alacsonytámadás egy szovjet hadianyagszállító vonatra. Hullanak az első bombák...

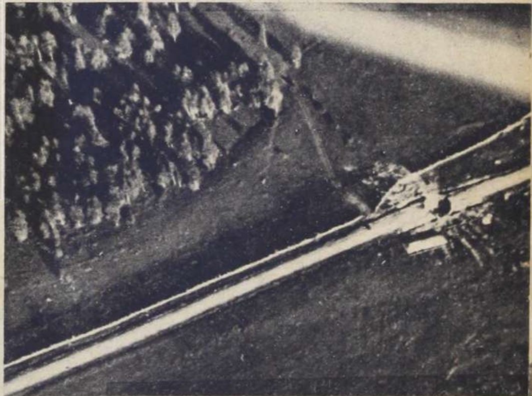




Menekül a megtámadott szovjet-vonat személyzete



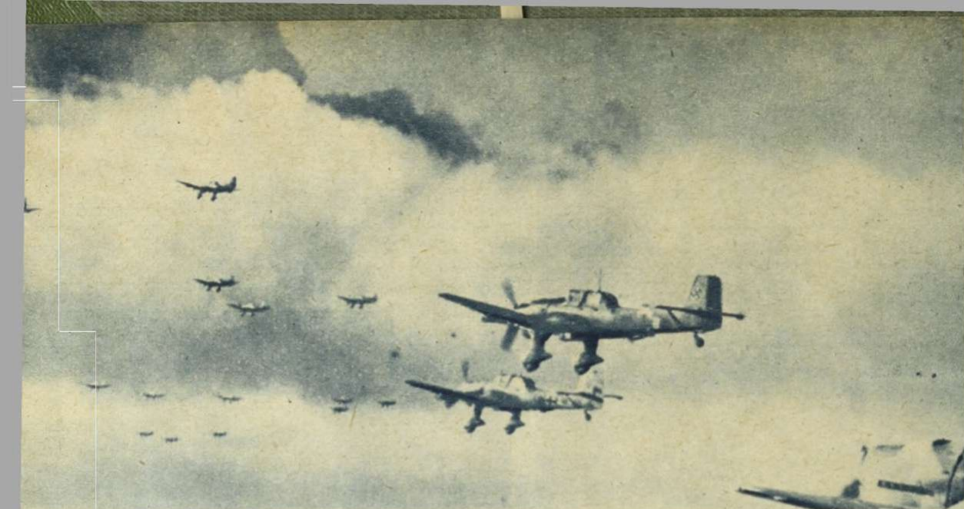
A pályajavító segélyvonat is a német bombák áldozatául esett

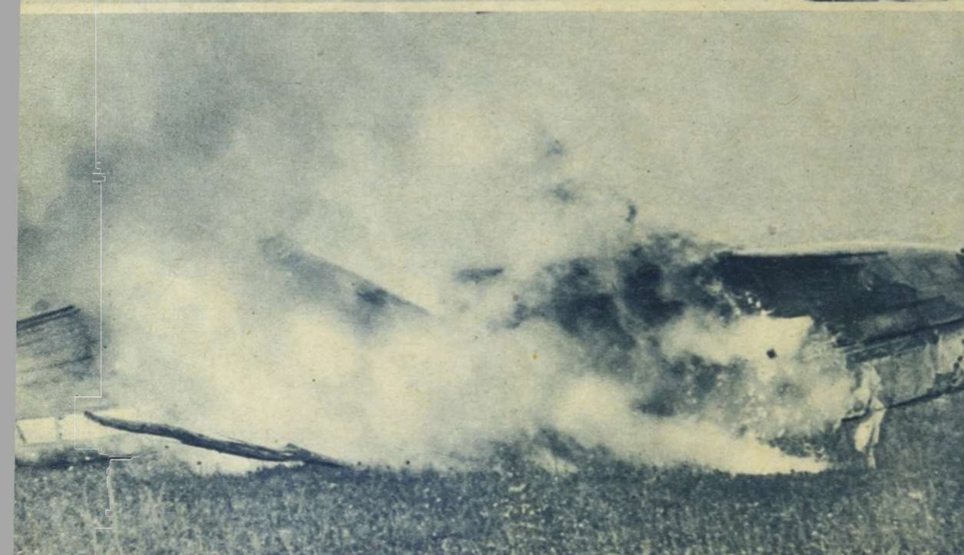


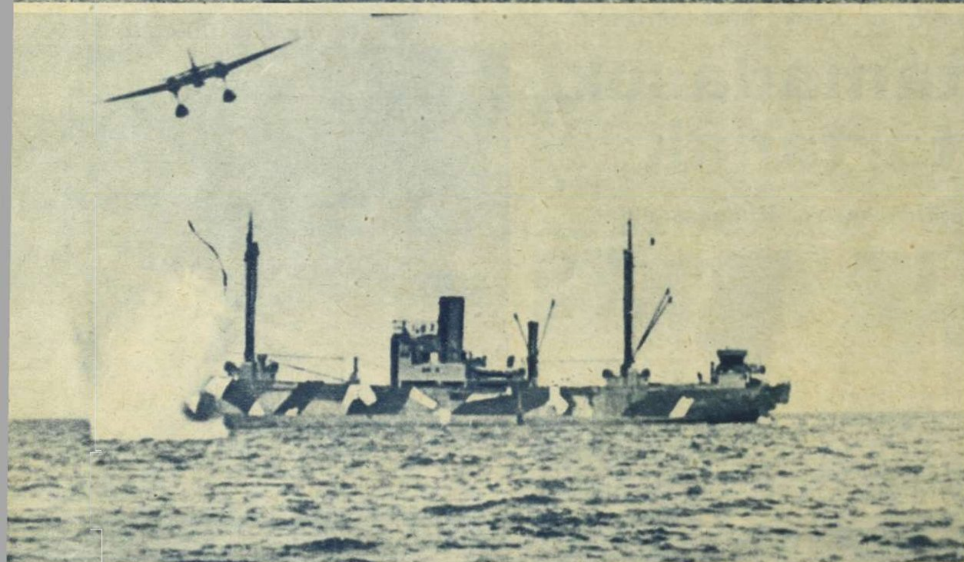
Zubó-telitalálat az úton



... maradt meg a német repülők









milliárd dolláros USA repülőgép és harckocsi stb. támogatás a japán háború kitörése óta erősen kérdésessé vált. Nemrég hivatalos helyről olyan nyilatkozatok hangzottak el, hogy Anglia és az Egyesült Államok annyira magasra értékelik a Szovjet harcát Németország ellen, hogy az ígért hadianyagszállításokat mindenképpen teljesíteni fogják, még más szükségletek rovására is. Ugylátszik, hogy a fehértengeri és murmanski kikötőbe érkezhetett több szállitmány és ezért fejtették ki a német repülők fokozott tevékenységét azon a vidéken.

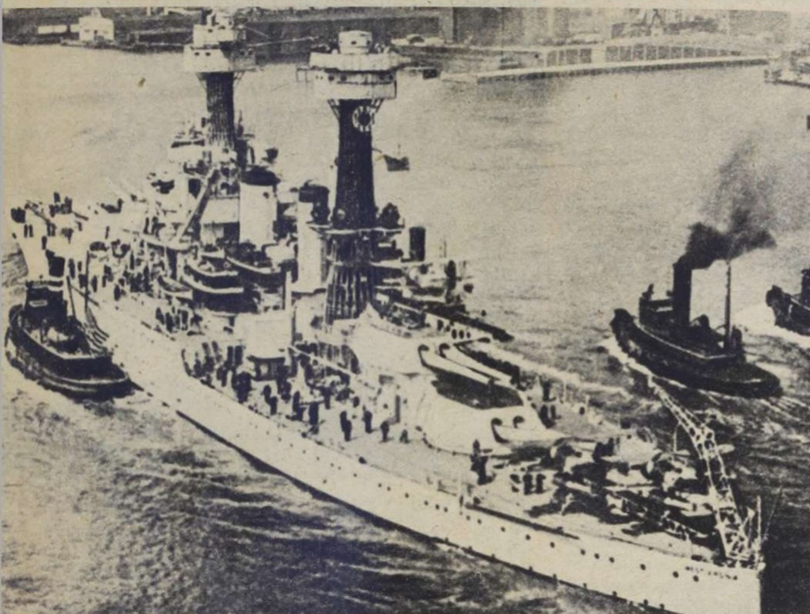
A későbbi hadianyagpótlás már csak Alaszkán át képzelhető el a Szovjet felé megbizhatóan az USA és Perzsián át Anglia felől. A Szovjettel való együttműködés, a közös háborús és ipari vezetés olyan kérdések, amiket a demokrata államoknak meg kell oldani, különben megint lemaradnak. Az amerikai repülőanyagnak légi úton a Szovjetunióba való szállítása Kanadán és Alaszkán át egyik vonalon Szibériába, a másik vonalon Wladiwosztokba történnék, repülőalapok létesítése már állítólag folyik.

Nyugat-Európában a légiháború, mint várható volt, nem öltött nagyobb méreteket. Az angolok amerikai eredetű repülőerődei (Douglas, Boeing) újabb típusokkal szaporodva sem olyan nagyszámúak, hogy az 1940/41-es tél német támadási módszereit átvehetnék. Váltakozva folynak német-angol támadások. December 27-én volt a norvégiai partok elleni támadással párhuzamosan nagyobb angol vállalkozás német kikötők ellen. Eredmény Norvégiában semmi, a német városokban halottak a polgári lakosság köréből, veszteség huszonhárom bombázógép. A *Manchester*, *Stirling* és *Halifax* bombázótípusok megjelenésével sem változott a helyzet. Öt- és hatszorosnál nagyobb veszteséget szenved már tavasz óta állandóan az angol légierő a némettel szemben. Az elmult számban említettem, hogy 17.500 körül van a R. A. F. háborús vesztesége huszonöt hónap alatt. Ezt most megerősíti az Aeroplane angol repülőfolyóirat alapján egy svéd napilap is, azzal, hogy kb. 5000 fő ebből a tiszti veszteség.

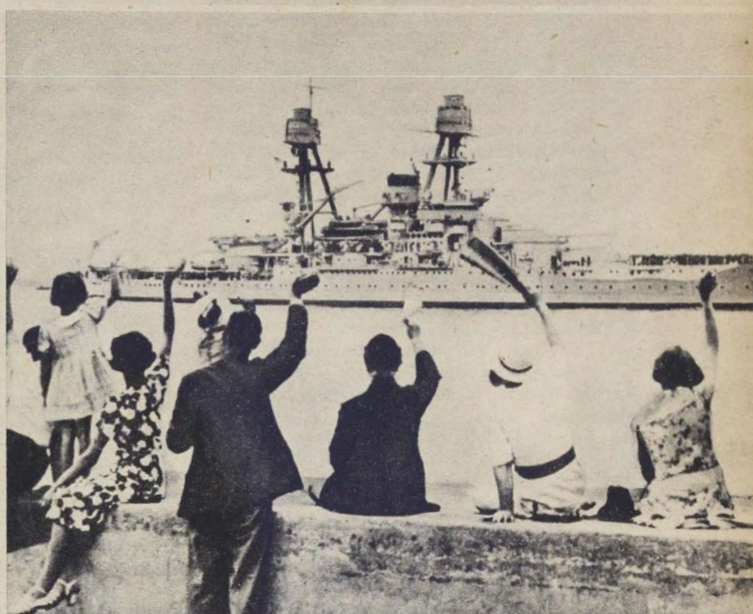
A norvég partok elleni kalandos támadás, amit a repülők, hadihajók és állítólag tengerészgyalogság hajtott végre, még csak említést sem érdemelne a japán és német partraszállások mellett, ha nem kürtölné tele a világot az angol propaganda. Egyet bebizonyított a rosszul végződött támadás, hogy tényleg Európa tengerpartja mindenütt oly erősen védett, hogy még a Lofot-szigeteknél sem tudja azt az angol megtámadni.

Amíg Európa nyugati részén és az Atlanti-óceánon az említett norvégiai kalandon kívül nagyobb hadiesemény nem zajlott le az elmult két hét alatt, addig Észak-Afrikában súlyos harcok folynak. Az angoloknak sikerült nagy áldozatokkal a sivatagi támadó frontot az egyiptomi határtól a cyrenaikai határig előrevinni, de Bardia—Sollum és a Halfaya-szoros környéke még változatlanul német és olasz csapatok kezében van. A sivatagi harcnál elért területnyereségek nem nagyértékűek, különösen, ha nagy árat kell azért fizetni. Az Agedabiától délre húzódó rövid arcvonalon az újabb angol támadás hat-

A Csendes Oceán az angolszász tengeri erők temetője

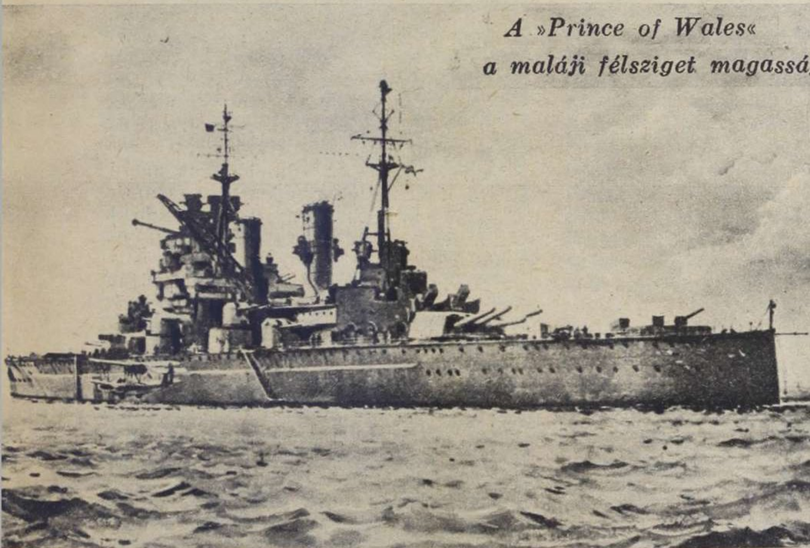


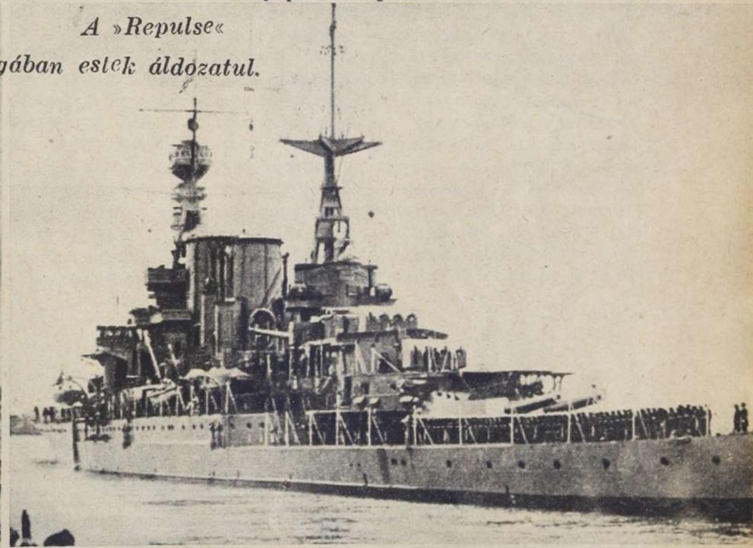
A »Westvirginia« Hawaiban süllyedt el.



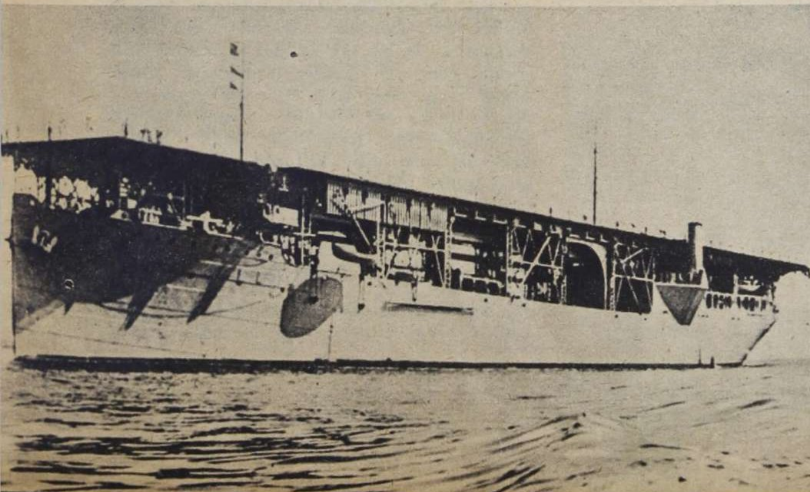
Az »Oklahamát« ugyancsak Hawaiban fúrták fenékbe japán torpedók.

A »Prince of Wales« A »Repulse« a maláji félsziget magasságában estek áldozatul.





A »Langley« 11.050 tonnás anyahajó is elsüllyedt.



Az elesett Hongkong látképe. Előtérben a Victoria-City Hongkong szigetén. Háttérben a Kaulun félsziget.



van harckocsi vesztése ellenére sem hozott eredményt. A megerősödött tengelylégierő és a tengeralattjárók ezalatt súlyos veszteségeket okoznak a harcokba beavatkozó angol hajóhadnak. Az angol repülők fölénye is megszűnt, sőt Málta napok óta olyan erős bombatámadásokban részesül, mint a tavaszi Rommel-offenzíva idején. Az új olasz vadászgépek sikerrel veszik fel a harcot a Spitfire- és Hurricane-gépekkel. A hatodik hete folyó cyrenaikai támadás, amit Churchill órák alatt akart megnyerni, a brit birodalom olyan repülőgépeit, harckocsijait és hajóit fogyasztja és köti le, amikre most égető szükség lenne. Az északafrikai harctéren döntést elérni nem lehet, az mellékhadszíntér, aminek sikerei nem hatnak ki közvetlenül a tengelyhatalmak és Japán eredményeire. Angliának viszont fontos a Szuezi-csatorna vidékétől minél távolabb tartani a német és olasz repülőket, meg a páncélosokat. A sivatagi harcokban a csapatok számához mérten nagy légierő harcol az utánpótlás ellen. Az angol és olasz flotta között, dacára, hogy az olasz a Bengáziért folyó harcok idején kifutott, nem került harcra a sor, mert két romboló elvesztése után az angolok eltávoztak. Az angol haditengerészet december folyamán több cirkálót és rombolót vesztett a Földközi-tengeren és az Atlanti-óceánon is, nem akart a Nagy Sipstisz vizein újabb súlyos erőpróba elé állni. Ez a hónap az angol haditengerészet legfeketébb hónapja a háború kezdete óta. Anglia elsősorban tengeri nagyhatalom, a tengeri veszteségeket érzi meg az angol közvélemény a legjobban; mert olyan téren éri, ahol magát évszázadok óta a legerősebbnek képzeli.

Az európai harcterek mögött nagy diplomáciai küzdelem folyik a helyzet teljes tisztázása érdekében. Japán hadbalépésével megindult a még semleges hatalmak körében is az állásfoglalás. Amerika kis államai egymásután üzennek háborút a tengelyhatalmaknak. Európában a spanyol felségvizek megsértése, Portugália esetében Timor elfoglalása oly események, amik még következményekkel járhatnak. Igazi világháború alakult ki, ahol talán csak azok az államok maradhatnak semlegesek, amelyek távol vannak minden háborús viszály lehetőségétől is, pl. a délamerikai államok. Itt Japán tengeri sikerei mindennél nagyobb hatást gyakoroltak. A távolkeleti hadszíntér bevezető harcai a december 8-i és 12-i angol és USA flottaveszteségek után úgy fejlődtek tovább, ahogy azt Japán elképzelte.

Nyugat felé, a csendesóceáni szigetvilágban, Japán egyes szigetek és támaszpontok elfoglalásával, így 4000 km sugarú külső védelmi vonalat létesített a Midway—Wake—Gilbert-szigetek vonalán. Azon belül a japán birtokban levő szigetek és a most elfoglalt Guam a második vonalat alkotják és biztosítják a Fülöp-szigetek ellen folyó és Honkong ellen már be is fejezett had- és flottaműveleteket.

Ázsia felé a borneói és szumatrai partraszállások már a malakkai félszigeten megindult harcokkal párhuzamosan kötik le a kevésszámú angol és holland katonaságot. A háború Csungking ellen is megindult, nehogy az angolok túlságosan bízzanak kínai szövetségesükben. A Thaiföldön át megkezdett előnyomulás Szingapúr, de főleg Burma ellen mutat.

A japán haditengerészet és hadsereg légiereje a háború első tíz napjában már nemcsak a légi fölényt, de a légi uralmat is megszerezte a legfontosabb arcvonalrészeken. A távolkeleti angol repülőparancsnokság repülőgépállománya és a fülöpszigeti USA repülőalapok gépanyaga 85%-ig megsemmisült légi harcokban és a repülőterek elleni támadásoknál. Honoluluban, a Make, Guam- és Midway-szigeteken az ott keletkezett légi harcoknál nagyrészt megsemmisültek az ottani repülőgépek. Három hét alatt több mint nyolcszáz repülőgép kiesése miatt a hollandindiai légierő kapcsolódott be, hogy megsegítse a két nagyszövetségest, Angliát és az USÁ-t, amíg valahogyan Ausztráliában, Indiában vagy egy holland szigeten új repülőalakulatokat állítanak fel az elpusztultak pótlására.

A légi és tengeri győzelmek oly átütő sikerűek voltak, hogy az angolszász államok szinte megkövülten nézik, mint



aratja Japán egyik sikert a másik után. Japán partraszállások, japán hajókaravánok mozgása több ezer kilométerre az anyaországtól emlékeztetik Angliát arra, hogy milyen akciókat lehet szigetek ellen végrehajtani a légi és tengeri uralom kiküzdése után. A japán miniszterelnök és főleg a tengerészetügyi miniszter beszéde teljes fényt vet az angol és USA hajó- és repülőgépveszteségekre. És ehhez nem fér kétség, ennek így kellett lenni, hiszen ha nem lenne annyi süllyedt és sérült csatahajó és közel ezer elpusztult repülőgép, akkor nem folyhatnának le ennyire zavartalanul a japán támadó hadműveletek, akkor a túlerőben levő amerikai és angol flotta provokálná az összeütközést és nem kerülné azt.

Honkong elesett, a kínai part végig japán uralom alatt áll. Szingapúr lassan elszigetelődik és blokád alá kerül. A Fülöp-szigetek sorsa nem vitás, a japán katonával az ottani benszülöttekből álló csapatok nem veszik fel a versenyt. A japán katona kiválósága és a japán szárazföldi hadvezetés nem talál egyenlő értékű ellenfelet a Távol-Keleten, most azon van a sor, a japán haditengerészet és annak légi ereje oly sikert aratott, ami hosszú időre kikapcsolja az USA beavatkozás lehetőségét.

✱

A Balkán tűzfészek és a szovjet támadási lehetőség megszüntetése után a távolkeleti katonai sikerek kíséretében megyünk át az új évbe. A német hadsereg vezetését Hitler kancellár maga vette a kezébe, a német külügyminiszter a győzelem évének nevezi 1942-tőt, Churchill és Roosevelt csak 1943-ra ígérnek nagyobb katonai akciókat és angolszász sikereket. Az angolszász államok és a Szovjet pedig végleg elkésnek, mert a megegyezéses békét 1940-ben visszautasították, az általuk elképzelt győzelmes békét pedig sohasem fogják elérni.

Bt.



A MAGYAR SPORTREPÜLÉS 1942. ÉVI NAPTÁRA

1942 január 1. Letépjük az Ujesztendő új naptárának első lapját, azután átlapozzuk a naptárt, hogy vajjon hogyan is alakul majd a ránkjövő újév? A magyar sportrepülés egyre szélesbedő keretek között, pontosan kitervelt fejlődőmunkában megy az újévnek. Nagy tervek, érdekes ötletek, egész sereg újszerű ötlet húzódik meg a költségvetések, elgondolások, üzemtervek, repüléstervek között. Lapozzuk fel most a magyar sportrepülés 1942. évi naptárát, vegyük sorra vezető nagy egyesületeink terveit. Közülük az első alkalommal a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* és a *MOVE Repülőosztálya* mondják el a magyar repülőnyilvánosságnak igen érdekes terveiket az új esztendőre:

Hollerung Gábor, az *MSRE* ifjúsági elnöke így mondja el a műegyetemiek felkészülését 1942-re:

— Az egyik leglényegesebb újítás lesz munkásságunkban *a magyar repülőtanoncképzés* szerves megindítása. Egyesületünk legfőbb célja természetesen a *mérnökképzés* marad a repülés számára, de nem lehet jó repülőmérnök az, aki nem ismeri meg a repülő szakmunkást, nem dolgozik vele együtt. *Egyre több szakmunkásra van szükség.* A szakmunkás tanoncképzést természetesen mérnök vezeti majd, néhány műegyetemi hallgatóval együtt folyik majd a kiképzés. Reméljük, hogy három-négyesztendei szívós munka után minden tekintetben szakképzett új munkásokat adhatunk majd a magyar repülőiparnak.

Ez az életrevaló terv azt jelenti, hogy a jó repülőmérnöknek kiváló szakmunkásai lesznek, hiszen hiába dolgozik a mérnök, ha nincsen megfelelő szakmunkás, aki a terveket valóra váltsa.

— A következő tennivalónk — folytatja *Hollerung* elnök — *az érdi repülőtér* további, teljes kiépítése. Érden minden tekintetben alkalmas és megfelelő, korszerű sportrepülőteret létesítünk a *Repülő Alap* felmérhetetlenül jelentős segítségével. A talajegyengetési munkák már folynak, a csatornázás is, sőt már gátunk is van, amely a Duna változó vízállásaival szemben a repülőteret tökéletesen megvédi. A talajvizet átemelő szivattyú készen van, az érdi repülőtér nagy nyereség lesz a sportrepülés számára.

Most a ferihegyi repülőtér szélén épülő kísérleti üzem dolgát hozzuk fel.

— A Műegyetem alagsoraiban lévő műhelyekben már nem férünk el — mondja. — Szívós munkával, sok utánjárással és az illetékesek nagy segítségével sikerült megfelelő telket kapnunk Ferihegyen, az építkezést is megindítottuk. *Padányi-Gulyás* Jenő tervezte meg a repülőgépépítő kísérleti üzem épületét, amelynek zöme már készen áll. Még egyhónapi kőművesmunkára van szükség és egy-két értékes építőanyag beszerzésére, aztán az épületet berendezhetjük és ott kezdhetjük meg a munkát. Ugy tervezzük, hogy *1942 május elsejétől kezdve már a ferihegyi üzemben folytathatjuk a repülőgépszerkesztés és építés munkáját* tágabb, megfelelőbb keretek között.

Az újesztendei menetrendben változatlanul főhelyen áll a *mérnökképzés*.

— Ezen túlmenően a műszaki repülésben nyujtunk majd egyre többet, műszerek ellenőrzése szerepel a munkarenden, főleg a *berepülő pilótaképzés* dolga.

Megkérdezzük: mi lesz magával a *sportrepüléssel?*

— A rekordteljesítmények elsősorban érdekelnek bennünket, mindennap és minden órában »menetkészek« vagyunk és reméljük, hogy 1942-ben sikerül majd néhány számottevő új csúcseredménnyel megszaporítani a *»győzelmi listát«*.

Most *az új MSRE-gépek* következnek sorra:

— Repülőgépépítő műhelyünk *Szegedi* József vezetésével egynéhány új gépet hoz majd ki 1942-ben. Ezek a következők:

— Megépítjük a *»Kisharag«*-ot. A *Haragnál* kecsesebb, kisebb és erősebb motorú műrepülőgépet, amely a tavaszra már elkészül. Megépítjük ezután *Szegedi* tervei szerint a *mélyfedelű gyakorló vadászgépet*. Ez a gép 280 lóerős motorral megy majd, utazósebessége 350 kilométer körül lesz. Szintén berepüljük már tavasszal. Ezenkívül jönnek *kismotoros* típusaink is. A cél az volt, hogy kislóerejű, kisfogyasztású motorral felszerelt gépet szerkesszünk. Három tervünk van, az elsőt *Szegedi* készítette, a másodikat *Kaiser* Pál és *Cziebesz* Pál, a harmadikat *Zámoly* Ferenc és *Beniczky* Lajos. Valamennyi egyetért abban, hogy *60 lovas Walter Mikron*-motorokat alkalmaz, ezek az olcsó kis túragépek mindhárom megoldásban *kétszemélyesek és az ülések egymás mellett vannak.* Fogyasztásuk 100 kilométerre 8 liter körül van, tehát annyi, amennyit egy mai kisautó, vagy jobb motorkerékpár fogyaszt.

— Tovább fejlesztette *Szegedi* az *M. 25-öt*, a *Nebulót*. Az új megoldásban épülő gépeken az ülések már nem egymás mögött, hanem *egymás mellett vannak.*

Hasonló nagyvonalúsággal és alapossággal készült fel 1942-re a *MOVE* repülőosztálya is, amelynek vezetője: *Szőnyi* István mérnök mondja el a *Magyar Szárnyak*-nak az újesztendőre való felkészülést:

— 1941-gyel szemben 1942-ben az a helyzet nálunk, hogy *sok az eszkimó és kevés a fóka*, vagyis sokkal több a repülőnövendék, mint amennyire számítottunk. A növendékek megszaporodásának az az oka, hogy a szerves és meggyőző *repülőpropaganda* fellelkesítette a fiatalságot, de igen nagy propagandát jelent bennünket illetően a jelentkezők számának szaporodásában *Méray-Horváth* Róbert és *Király* István legutóbbi rekordrepülése is. Csak azokat engedjük gépre, akik a legmegfelelőbbek.

Közbevetjük, hogy ha ilyen nagy az érdeklődés, milyen gépállomány áll rendelkezésre?

— A *MOVERO* gépparkja ma így áll: Van hat Tücskünk, négy Vöcskünk, két Pilisünk, egy Olimpiánk, egy M. 22-nk egy Rhőn-Adlerünk.

— Az újesztendőben az 1924., 1925. és 1926. esztendőkben született fiatalság vitorlázókiképzése van soron, a jelentkezők nagy számára való tekintettel, *kiképző csoportjainkat új rendszer szerint állítjuk fel.* Minden csoport voltaképpen egy *család* lesz, a csoportokat a kiképzésben nem váltogatjuk. Minden csoportban lesz egy oktató, egy segédoktató, oktatógyakornok és még az idősebb növendékekből is beveszünk a csoportokba egynéhányat. Csoportjainkat pedig így állítjuk fel:

1. *Kezdők.*
2. *A. vizsgások.*
3. *B. vizsgások.*
4. *C. vizsgások közül azok, akik az öt órát még nem repülték ki.*
5. *Azok a C. vizsgások, akik az öt órát már kirepülték.*
6. *Teljesítmény-jelvényesek.*

A kiképzés — mondja tovább *Szőnyi* mérnök — kizárólag a farkashegyi terepen lesz.

— Itt azonban — folytatja — egy nagy repülőcsalád leszünk az újesztendőben úgy, hogy igyekszünk mennél több ifjúnak megadni a mennél jobb, mennél tökéletesebb kiképzést.

— Érdekes újításunk, hogy rendszeresítjük *a csörléssel való kiképzést is a farkashegyi terepen.* Ennek a rendszernek a bevezetésére többféle okunk van. Először a gépszállítási nehézségek, azután főleg az a körülmény, hogy jobban ki tudjuk használni a gépeket, mert a csörlőstarthoz sokkal kevesebb ember kell, mint a gumikötéllel való indításokhoz. Tehát csörléssel akkor is tudnak majd állandóan indítani, ha csak egynéhányan lesznek odakint. Már a B. vizsgánál igénybe vesszük a csörlést, hárorn startot már csörléssel kell végezni majd nálunk.

— A csörlőstartok bevezetésére azért van szükség, hogy a növendék lassan szokjon hozzá a vontatókötélhez, azután azért is, hogy jóelőre *ismerje meg felülről, nagyobb magasságból a terepet.* A vizsgánál, B. vizsgánál megadott feladatok vannak, az oktató mindig tud-

Motoros pilóták vitorlázórepülő átképzése

A vitorlázó, tehát motornélküli repülés sajátosságai szükségessé teszik, hogy az iskola vitorlázórepülő kiképzése keretében foglalkoztatandó motoros pilóták megfelelő át- — illetve kiképzésben részesüljenek. Tekintettel arra, hogy a vitorlázórepülőoktatás, pontosabban a siklórepülés tanítása nem a kétkormányos rendszer alapján történik, ahol az oktató saját vezetői készségét együttérzékeléssel adja át a növendéknek, hanem a növendék elindulása pillanatától kezdve teljesen önálló és csak az oktatójától a földön nyert oktatás alapján való vezetésre kényszerül, nem elegendő az oktatók egyéni repülő felkészültsége, hanem tevékenységüket elsősorban nevelő vonatkozásban kell kifejteniök. Erre való tekintettel át kell venniük mindazokat a gyakorlati ismereteket, amelyek a vitorlázórepülés sajátosságaiból adódnak s amelyekkel — akár többéves — motoros repülő tevékenységük során eddig sohasem találkozhattak.

Nevelő készség kétségkívül elsősorban egyéni adottság s csak másodsorban szerezhető meg tanulás és gyakorlás útján. Annál inkább, mert a növendékek elbírálása és kezelése a teljes egyéni megítélést követeli meg.

Az eddigi gyakorlat azt mutatja, hogy — egyébként rátermett — személyek teljes értékű oktatóvá való kiképzése, illetve tudásuk kifejlesztése legalább két évi munkát igényel, sőt motoros előképzettséggel nem rendelkezőknél, ugyanolyan fokozat eléréséhez három év szükséges.

Az oktatókat elsősorban egyénileg helyes gépvezetésre kell átképezni. A motornélküli gép húzóereje kizárólag a nehezkedés, a sebességek megőrzése tehát, — bár nagyobb átmenettel — viszonylag mégis szűkebb lehetőségek között mozog. A vitorlázórepülés, illetve a motornélküli gép egyenletes siklásban haladása, az állandósult kényszerleszállás feltételezését adja, ahol tehát nem áll pillanatnyilag felhasználható és tetszésszerinti mértékben alkalmazható húzóerő rendelkezésre, ha a számításba hiba csúszott volna be. Ezért az oktatóknak elsősorban *le kell küzdeniük a vitorlázógéppel szemben megnyilvánuló bizalmatlanságukat*, azt az elfogultságot, amely megfigyelés szerint a vitorlázással szemben minden motoros repülőnél általában megnyilvánul.

Ami a motoros repülőknek a vitorlázórepülés elsajátítása iránti készséget illeti, alig lehet általános érvényű szabályt felállítani. Elvileg természetesen előbb vagy utóbb mindenki jó vitorlázórepülővé válhat, mert a »szokás hatalom« elve a motorhoz szokott pilótákra sem vonatkoztatható fenntartás nélkül. A repülők általában két kategóriába sorozhatók: a fej- és érzékrepülők csoportjába, — az előbbiek pusztán intelligenciájukkal sajátítják el a repülést, míg az utóbbiak olyan magától értetődő természetességgel találnak rá a helyes gépvezetés nyitjára, mintha kezdettől fogva ezt idegezték volna be. A fejrepülő, aki műszerek után igazodik — később, míg az érzék után repülő pilóta előbb jön a vitorlázórepülés nyitjára. Általában pedig elmondhatjuk, hogy a jó pilóták, tehát határozott készséggel rendelkező repülők átképzése különösebb gondot nem okoz.

Az egyénileg helyes repülésnél is fontosabb azonban a vitorlázóoktatás módszerének helyes elsajátítása és alkalmazása. A növendékek egyéniségének sajátosságai a vitorlázórepülésnél fokozottabban tűnnek ki s ahhoz a lelkiállapothoz való alkalmazkodás, amely az oktató kísérete nélkül egyedül felszálló és az önmagára utaltság érzésétől áthatott növendéket jellemzi, sokkal nehezebb feladat, mint a kétkormányos oktatásnál, ahol a növendék biztonságérzete a mögötte ülő oktató jelenlétének tudatából táplálkozik.

A vitorlázóoktató a növendékeit a földről irányítja. Figyelme tehát állandóan lekötött és éberen kell kísérnie a növendék gépének minden mozdulatát. Jó helyzetmegítélőképesség révén válik csak lehetővé, hogy a növendék kapott feladata összhangban legyen rátermettségével, illetve addigi felkészültségével, mert hiszen nincs ott az oktató, aki a téves mozdulatokat javítsa. Az egyedül repülő növendékbe önbizalmat kell öntenünk, biztonságérzetét szuggesztív úton fokoznunk. Pillanatnyi helyzetfelismerés és ahhoz való alkalmazkodás szükséges a helyes irányításhoz, mert a tanulás első időszakában lévő *növendék repüléséért a felelősséget elsősorban az oktató viseli.* A növendékekre különös figyelem irányul, — a növendékek a repülést sportszerűen és nem hivatásszerűen űzik, így a dolog természeténél fogva a növendékek előrehaladásán és sikerén ma sokkal több mulik, mint a sportrepülőknél általában, szükséges tehát, hogy az oktató teljes értékű munkát fejtsen ki.

Az oktatóképzés két részre tagozódik — az átképzésre és a kiképzésre. Az átképzés, tehát a motornélküli repülőgép vezetésének elsajátítása, a kiképzendők jó átlag készségét véve alapul, következő ütemben történik:

Elméleti előképzés, amely az oktatótanfolyam elméleti anyagát öleli fel, de fősúlyt a motor s a motornélküli gépek szerkezeti és főleg repülésbeli különbségére, valamint a növendékekkel való bánásmód és nevelési vonatkozások ismertetésére helyezi. Az elméleti anyag ismeretére elvileg már csak azért is szükség van, mert az oktató csak úgy őrizheti meg a növendékekkel szembeni nélkülözhetetlen fölényét, ha tisztában van mindazon kérdésekkel, amelyek a kiképzés során és a kiképzésnek ebben a fokozatában felmerülhetnek. Ezt az elméleti előkészítést kétségkívül megkönnyítik az oktatónak motoros repülőtevékenysége során szerzett ismeretei, amelyek módot nyujtanak arra, hogy az átveendő anyaggal könnyebben megbírkózzék.

A gyakorlati kiképzés tekintetében, motoros mivoltuktól függetlenül, végig kell repülniük az egész kiképzési tervezetet gépfajtákkal és felszállások

---

ja, hogy az elvégzett feladat után a növendék hol száll majd le. A C. vizsgánál azonban magasságban, időben, repülésben nagyobb feladatok következnek. Ha majd mi már a B. vizsgánál 4—500 méteres völgyfölötti magassághoz szoktatjuk hozzá a növendékeket, a C. vizsgánál nem lesz majd meglepetés számukra ez a »*nagy*« magasság.

Érdekes, hogy a *MOVERO*-nál házi díjazások is lesznek.

— A sportrepülő tevékenység serkentésére vezetjük be 1942-ben a pontozást. Az első csoportban az ötórások lesznek, ezeknél a leghosszabb repüléseket díjazzuk. A másodikban azok, akik távolságban és magasságban érnek el jelentős eredményeket, a harmadikban a teljesítményjelvényesek. A pontozások díjazásával a sportrepülést akarjuk tovább erősíteni és fejleszteni.

— *Külön díjaink* is lesznek: a MOVE budaörsi tereprekordjainak megdöntői. Itt alapos versengésre kell felkészülni, mert hiszen időtartamban már 27 óra a tereprekord. Nyilvánvaló, hogy ezen a téren jónéhány éjjeli repülésre kell felkészülnünk.

A további tennivalók az újesztendőben a következők:

— *A farkashegyi pilótaotthont feltétlenül fel kell építeni,* mert most egy parányi, szűk, bódészerű épületünk van csak. Már a terv készen van, de egyelőre nem tudjuk, hogy miből építjük majd meg. A hangárépítést — a legnagyobb örömünkre — a tavasszal befejezik. A Repülő Alap abban is segít bennünket, hogy az új hangároktól a régi hangárokig terjedő szakaszon új utat épít.

— Az Alap segítsége nélkül nem lehetnénk ennyire, de minden erőnkkel kell dolgoznunk azon, hogy a támogatást emeljék fel. Mi »ingyen« repülünk, a kiképzésért pénzt nem fogadunk el, mai géplétszámunkat pedig nemcsak megőrizni, hanem fejleszteni is kell.

— *Tücsök* és *Vöcsök* építésével nem foglalkozunk, bár jól felszerelt műhelyünk van. A műhelyben csak a javításokat végezzük vagy — ha idő van — egy-egy teljesítménygépet építünk, mert gyakorlógépet kifogástalan minőségben és a házi előállításnál gyorsabban és olcsóbban kapunk *Rubik* Ernőéktől Esztergomból.

Szőnyi azzal fejezi be az érdekes beszélgetést, hogy 1942-ben új, nagy és jelentős eredményeket jegyez majd be ismét a magyar repülés naptárjába a *MOVERO.*

számával egyetemben, mert csak így fogják a növendékek repülésének minden fokát helyesen megítélni tudni.

Meg kell tanulniuk tehát a nyitott ülésű Tücsök siklógép vezetését csak úgy, mint a vitorlázó- és teljesítménygépekét, annál is inkább, mert minden feladatot szükség szerint elő is kell repülniük s kifogástalanul végrehajtaniok.

Ennek az átképzésnek a során az oktatóknak rendkívüli önuralmat és fegyelmet kell tanusítania s főleg le kell küzdeni azt az ösztönszerű *fölényeskedést*, amely a vitorlázórepülésnek, mint ismeretlen tényezőnek *bizonyos fokú, indokolatlan lebecsüléséből származik.* Csak az önmagának parancsolni tudó és feltétlen fegyelmezett oktató képes ugyanezt a fegyelmezettséget növendékeitől is megkívánni. Ez a kívánalom természetesen nem nyilvánulhat meg *katonás szigor kímé'etlen* alkalmazásában, mert a kiképző munkáját *igen sok bajtársi érzésnek és szeretettől áthatott őszinte jóindulatnak kell irányitania.*

A gyakorlati kiképzés kb. 12—14 üzemnapot vesz igénybe. A kiképzés során a repüléseket kísérő magyarázatok hivatottak az oktatás módszerének alapjait lefektetni. A munkaterv a következő:

1. üzemnap. A gép szerelésének, ellenőrzésének (műszaki felülvizsgálatának), a csőrlőkocsi működésének, a csőrlés menetének, a csőrlés eszközeinek és használatának ismertetése. A főoktató bemutatja a siklógép repülését, az oktatójelöltek elvégzik vontatócsúszásaikat (mindkét sebességváltozatban).

2. üzemnap. Ismertető repülések a kétkormányos gépen (oktatójelöltek utasként). Ezután előbb 10, majd 20, végül 30 mp-en felüli egyenes siklások, legfeljebb 50 méter magasságból, a helyes siklószög és a föld megközelítésének gyakorlására; utána 3 előírt egyenes siklás nyomán az »A« vizsga letétele (Tücsök géppel).

3. üzemnap. Magas csőrlésből, 50—80—100—150 méter magasságból jobb- és balforduló és csavarsiklások gyakorlása célhelyezkedéssel. Vöcsök gépen. Folytatólag célleszállások.

4. üzemnap. A vitorlázórepülő körrendeletben előírt »B« vizsga letétele.

5. üzemnap. Egy-egy felszállás Cimborán (oktatójelölt vezet). Magas csőrlésből fordulógyakorlatok és különböző helyzetből való leszállás gyakorlása *Pilis* vitorlázógépen.

6. üzemnap. Pilissel bukómerülés, bukóforduló, lebegtetés, csusztatás és célleszállás gyakorlása.

7. üzemnap. Felszállások Cimborával, előbb vezető, azután utas, illetve oktató ülésben (telefonhasználattal) csőrlésből.

8. üzemnap. Oktató repülések Cimborán *repülőgépvontatásban.* Vontatásban való repülés gyakorlása, fejenként 2 felszállással.

9. üzemnap. Repülés vontatásban Pilissel, majd 2 felszállás M 22-vel Újabb felszállás M 22-vel vontatásban 600—800 méterre, onnan műrepülés. (Bukfenc, orsó, hátonrepülés, zuhanórepülés, dugóhúzó.)

10. üzemnap. Repülés vontatásban Pilissel. A vontatmány kedvezőtlen időben repül vagy magasságváltoztatást és fordulókat gyakorol, célleszállásokkal.

Motoros vontatásra átképzendők gyakorolnak a vontatógépen (3—3 felszállás), utána 2—2 vontatást végeznek (Pilisben gyakorlott vezető).

11. üzemnap. Repülés vontatásból Kevéllyel vagy más teljesítménygéppel (2—2 felszállás 400-ig). Vontatók az oktatók.

12. üzemnap. Vontatások Cimborával. Oktatók hátsó ülésben, mellsőben utas. Vontatásban és kétüléses géppel való repülésjogosultság vizsgája 2—2 felszállás keretében.

13. üzemnap. Oktatók repülése csőrlésből és repülőgépvontatásból, tetszésszerinti feladattal, Pilissel vagy M 22-vel, lehetőleg hőlégézéssel (termitrepülések).

14. üzemnap. Repülőgépvontatásos felszállások hőlég vitorlázással, esetleg távrepülések.

A tulajdonképpeni átképzés első része, a motoros pilóták vitorlázóra szoktatása, a kéthetes táborzással befejeződött. Hátra van még a lejtő vitorlázás, amelyet különböző erősségű szélben, de főleg hosszabb időn át (legalább 2×1 órás repülés keretében) éppen úgy gyakorolni kell, mint a síkvidéki repülést, hogy a terep feletti áramlásokban való helyes gépvezetés módjait megismerjék s adott esetben motoros repülőútjaik során is hasznosítani tudják.

Ezután kerül sor a jelöltek gyakorló idejének szolgálatára, amelynek során rendszeres üzemet folytató egyesületekhez, illetve keretekhez kezdetben megfigyelőként, majd oktató gyakornokként nyernek beosztást, hogy az oktatás gyakorlati és nevelési vonatkozásainak gazdag változatát megismerjék.

vitéz Hefty főoktató



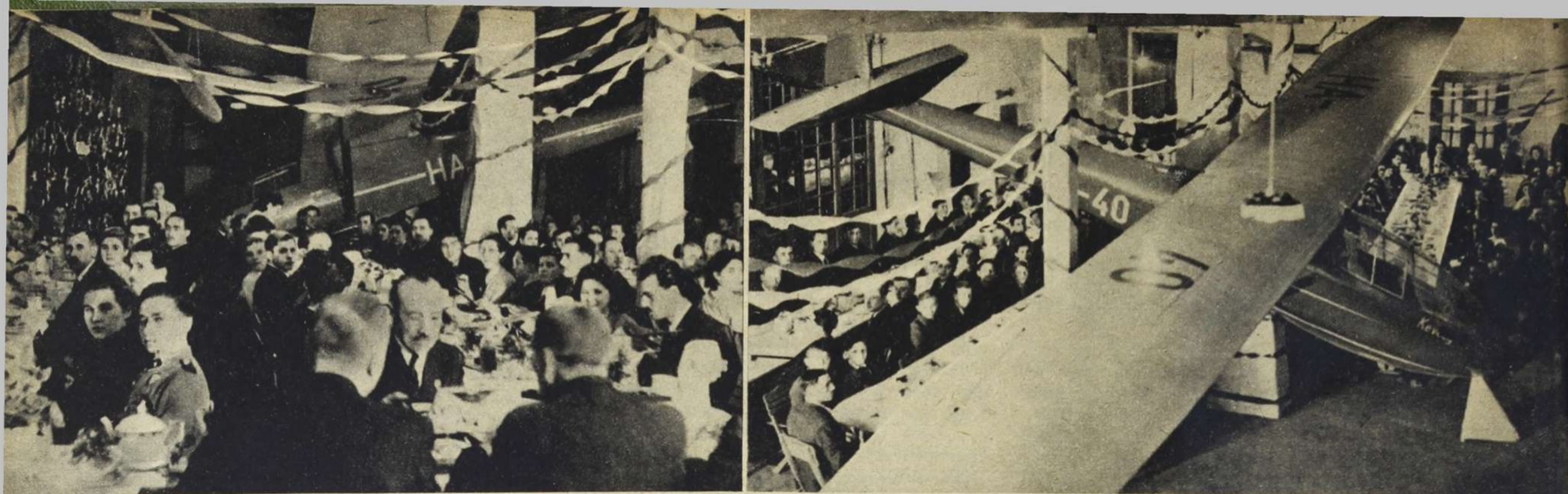
Repülőkarácsony Esztergomban

Kétszázötven lelkes, meghatódott ember — vendégek, üzemparancsnok, gyárvezetők, művezetők, komoly, dolgos szakmunkások, csillogószemű munkáslányok, kisinasok — ülünk az *Aero Ever* esztergomi gyártelepének legnagyobb termében a karácsonyi vendégasztal mellett. Óriási, majd tetőig érő karácsonyfa gyertyáit, csillagszóróit gyujtják fel, a karácsonyi fények csillogva villódznak az üzem nagyszárnyú *Kevély*-ének szárnyain, törzsén. A nagy teljesítménygép szárnyai végesvégig átnyulnak az asztalok fölött, úgy ülünk alatta, mint a fiókák.

Mitter Lajos, az elpusztíthatatlan szorgalmú művezető áll fel elsőnek, talpraesett szíves szavakkal köszönti a karácsonyt ünneplő társaság minden rendű és rangú tagját. Elsőnek a vendégeket, azután *»A mérnök ur«*-at: *Rubik* Ernőt, aki úgy ül a munkásság és a vendégség tapsförgetege alatt az asztalfőn, mintha nehezen tudná elviselni az ünneplést. Új taps csattan: *Severlay* Zoltán ügyvezető igazgató karácsonyi köszöntése, azután sorra következnek a köszöntésben *Dezső* bácsi, aki *vizen*, Frici bácsi, aki *levegőben* szolgálja az Aero Evert. Az egyik: *Benedek* Dezső, a hajós, a másik: vitéz *Hefty* Frigyes, Rubikék repülővezetője.

A műhelyvezetőkre dörög ezután a karácsonyi tapsköszöntő és lepergenek az ünnepség számai: Felsorakoznak a munkáslányok — összebeszéltek és valamennyien egyforma, magyar cserkészlánygúnyához hasonlatos tetszetős és ünneplős ruhába öltöztek a karácsony alkalmából — a fiatal munkások egy csoportja és *négy szólamra* éneklik a csillogó karácsonyfa alatt a szebbnél-szebb karácsonyi énekeket. Egy munkástársuk: Gardosi Ferenc a karnagyuk, az alaphangokat szájharmonikán szólaltatja meg.

Költő is van az Aero Ever munkáscsapatában: *Huszár* Gyula. Szívvel írt, hittelteli karácsonyi versét szavalja. Különleges élmény látni és hallgatni a karácsonyi lélekszépségekről írt munkásköltőt és költeményt. Szavalatok és beszédek következnek, minden felszólaló és szereplő munkás: *Szűcs* Zoltán műhelyvezető, ifj. *Vörös* István tanonc, *Hajnal* Károly munkás,



Diccenti Lujza, *Zollner* Ottó műhelyvezető, azután Esztergom főjegyzője mond köszöntőt.

Ahogy hallgatom a magyar repülőgépépítés egyik legszebb fészkének családi ünnepét, szinte kézzel tudom megfogni a vállalatteremtés megfoghatatlanságát: megértem és átélem a szívós jövőbetörést, az üzemalkotás őrlő lázát, amely szinte semmiből, csupasz falak között indult alig négyesztendeje s most százaknak ad szárnyakat és tisztességes, biztonságos kenyeret. *Szücs* műhelyvezető szavaiból kihallom, hogy a munkásság is élő részese a teremtőmunka csudálásának:

— Mi, az »öregebbek« szemtanui voltunk annak, hogyan kezdett a mérnök úr a vállalat megteremtéséhez *egy kalapáccsal és egy harapófogóval...*

Azután büszkén mondja:

— A mi munkánk nem egyszerűen csak munka. Hogy mi több *szívet* teszünk a munkába és szorgalmunk csak erősödik, onnan van, hogy tudjuk és átérezzük munkánk minden percében: újabb és újabb száz és száz magyar ifjúnak adunk *szárnyakat*. Innen van az, hogy újabb és újabb gépfajtáink eredményeiről értesülve, mi azt érezzük, mintha kitüntetés ért volna bennünket.

Severlay Zoltán, a vállalati vezetők köszönetét tolmácsolja. Kedves és figyelmes ajándékkal kedveskedtek nékik a munkások: nagy ezüstdobozzal lepték meg őket s a dobozok födelére a munkások aláírásait vésették.

— Testvéreim, bennünket nem a vállalati profit vezet, mert nékünk más, nagyobb kötelességünk van. Az, hogy a mérnök úr alkotó zsenialitásának termékeit, a *Tücsköket, Vöcsköket, Kevélyeket, Cimborákat* s a sorra következő többi gépeket mennél nagyobb számban adhassuk át a repülő fiatalságnak.

Közkívánatra felszólaltatják *Frici* bácsit, aki szívetvidítóan, friss és gyöngyöző jókedvvel teli rögtönzött és talpraesett karácsonyi köszöntést mond.

Ez így maga az ünnepség leírása, megpróbálom visszaadni a hatást, amely bennem kelt:

Az ügyvezető igazgató a voltaképpeni *üzletember* és ő az első, aki Rubik alkotómunkáját nem győzi csodálni. Testvérek ragaszkodnak egymáshoz ilyen tiszta szeretettel, mint ahogyan ő és *Rubik* dolgoznak együtt *Benedek* kiegészítésével. Nézem az üzem fölszerelését, anyagkészletét, a padlástól a földszintig végigjárom. Itt egy *M. 22.* épül, kész a főtartója, két tört szárnya. Emitt egy kismotoros gép csontváza kész már, most borítják. Amott légcsavarok, bordatömeg, munkapadok, új munkagépek. Mindenütt munka és munka és eredmény. Csúszótalpak raktára, ragyogó új sílécek, csónakeszközök. Magasrendű sportok faeszközei.

Megkérdem:

— Mondjátok meg őszintén: »*hogyan megy a bolt?*«

— Eddig még nem »*kerestünk*«, de hiszen nem is az volt a cél, hogy hasznoljunk. Amit lehetett: befektettünk, amit lehetett: bővítettünk. Létszámot, munkaeszközt, anyagot. Termelésünk most lesz négyévi szakadatlan munka után jól kihasznált, évi termelésünk szilárd alap, eredményeink számottévőkké erősödnek. Ez a dolog üzemmeneti része, együtt jár azzal, hogy — *kezdünk nem elférni.* Kezd szűk lenni az épület.

A semmiből nagy vállalatot teremtő nagy emberek életrajza jut az eszembe, ahol ilyen passzusok vannak: »Egy szegényes kis műhelyben kezdte, később összetársult legjobb barátjával és...«

Rubikék munkája már az *és*-nél túl van: Megy magától az üzem, terebélyesedik, munkásainak önbizalma, munkájukkal való jogos büszkélkedésük meggyőződésből lett erőssé. Minőség mindez, a korszerű céhbéliség minősége. Vállalkozás, amely *kis család volt.* Istenáldásával meggyarapodott, egyre szaporul és most válik *üzletté.* Dehát ez az üzlet sohasem lesz csak munkaidő, munkabér, alkalmazott és munkaadó, nyersanyag és kész gyártmány, ez az üzlet *egy darab új, tiszta Magyarország.*

...Mi, a magyar sportrepülés büszke vagyunk rá, hiszen szemünk előtt nő repülőgépgyárrá. Az esztergomi főjegyző karácsonyi köszöntőjéből kiéreztük, hogy Esztergom magisztrátusa is elismeri az Aero Ever munkájának kiteljesedését. Ha így van, nem értem — bocsánatot kérek az ünnepi meghatódás sorai után a kíméletlen őszinteségért — miért tűri el Esztergom városa, hogy a magyar repülőgépgyártás új fészkéhez olyan *istenverésesen kikopott, gödörbuktató bűnös út vezessen, mintha — nem is Magyarországon járnánk?*

Raczkó Lajos

A repülés az országházban

Borongós őszutói nap. Az alacsonyan járó fáradt nap csak közvetve világító hideg sugarai hiába birkóznak a Duna partját megülő páratakaróval, nem tudják áttörni. A hatalmas folyam Buda alatti évezredes útját követve, siet messzi tájak felé. A víznyaldosta rakpartról ködfátylakba burkolódzva nyúlnak a magasba a magyar törvényhozás világhíres palotájának cirádás tornyai. Csend és viszonylagos mozdulatlanság mindenütt. November 13-át írjuk.

A gótikus építészeti költemény déli szárnyának egyik karcsú tornyán zászló búsong. Ez és az ablakokból kiintegető meleg fény mutatja, hogy bent az épületben lázas munka folyik. A pirosszőnyeges folyosókon zajlik az élet. Az ülésterem szokatlanul látogatott. Pártállásra való tekintet nélkül sietnek a képviselők az ország Házába, amelynek nagy ünnepe van: a bolsevizmus elleni harcban oly vitézül helytálló, az ősi magyar katonaszellemet messze földön csillogtató honvédség költségvetését tárgyalja a képviselőház.

A magyar repülő dícsérete

A tompafényű ülésterem multról regélő, patinás falai a magyar katona dícséretét visszhangozzák. A honvédelmi miniszter, a tárca előadója és a szólásra feliratkozott képviselők a repülés honvédelmi jelentőségének tudatában úgyszólván valamennyien megemlékeznek a honvédség legfiatalabb, de talán legfontosabb fegyverneméről. A legnagyobb elismerés és a jogos büszkeség hangján beszélnek az acélszárnyakon messzi földön harcoló magyar repülőkről. Az országgyűlés képviselőháza ezen a napon egy emberként nyilatkozott meg az idegen levegőégben az egész emberi művelődésért férfiasan kiálló fiatal magyar légierő mellett, de a legnagyobb jóindulat mutatkozott meg a motoros sportrepülés, a vitorlázórepülés és a legfiatalabb nemzedéket varázsába ejtő modelezés irányában is.

A légi fegyvernem minden támogatást megérdemel

Jól esett hallani az aggódó szeretetet és büszkeséget kifejezésre juttató felszólalásokat, amelyek mindegyikén ez az alapgondolat vonult végig:

Minden erkölcsi és anyagi támogatást megadni a magyar repülésnek, hogy értékes, ellentől félt és rettegett fegyvere legyen a Duna völgyében hivatást teljesítő magyarságnak.

Az előadó beszéde

A magyar légierő egyre fokozódó jelentősége a költségvetés számoszlopaiból is kiviláglik.

— A légierőkről szóló 4. cím a multévi költségvetésben nem szerepelt — mondotta az előadó. — *Ez a fiatal fegyvernem azonban bizonyára hozzájárult ahhoz, hogy külön kezeltessék és külön gond fordíttassék rá.* Fiatal fegyvernemünkről örömmel kell megemlékezni és örvendeznünk kell annak, hogy ez a fegyvernem olyan nagyszerűen megállta helyét. Örülünk annak, hogy a költségvetésben majdnem száz százalékkal nagyobb összeget állítottak be fejlesztésére.

Amely országnak nincs légi fegyverneme — nincs az élethez levegője sem

A régi, veterán repülőbajtársak nevében *Turchányi* Imre emlékezett meg meleg szeretettel a magyar légierő harctéren küzdő vagy onnan dicsőséggel visszatért tisztjeiről, altisztjeiről és közkatonáiról.

— A repülőfegyvernemnek különös, összehasonlíthatatlan fontosságát a most folyó háború minden elméleti mérlegelésen felül igazolta, hiszen a hadtörténelemnek egy egészen új kötetét nyitották meg napjainkban azok a harci események, amelyeknek során a légi fegyvernem, a légi fölény egész harctereket, országokat, sőt hadjáratok sorsát döntötte el. (Úgy van! Úgy van!)

— Annak az országnak, amelynek nincs megfelelő légi fegyverneme, annak nincs az élethez levegője sem. (Általános helyeslés.) A légi fegyvernem értékének legnagyobb jellemvonása a gépi momentumokon felül az emberi teljesítőképesség. A repülőnél nem elég a puszta katonai szolgálat, hanem lehetőleg már előtte és utána is foglalkoznia kell a repüléssel mindenkinek, aki mint repülő teljesít katonai szolgálatot.

— Ezzel kapcsolatban nagy elismeréssel és hálával kell megemlékezni — folytatta *Turchányi* képviselő — mindazokról, akik nálunk az elmúlt években a repülés ügyét előbbre vitték és bár a körülmények mostohák voltak, oly szépen kifejlesztették. Tulajdonképpen együvé tartozik az egész magyar aviatika és annak minden ágazata nemcsak a katonai repülés, hanem a modelezés, a kísérleti repülés, a vitorlázó-, a sportrepülés, a leventerepülés és a műszaki szolgálat is.

A HMNRA és a MAESz dícsérete

A hazai repülőgépgyártás fontosságáról beszélt ezután, majd hálával és köszönettel emlékezett meg mind a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap, mind az Aero Szövetség vezetőségének munkájáról, amely az elért igen szép teljesítményeket lehetővé teszi és a repülőszellemet fiatalságunkban ápolja. Kívánatosnak tartaná, hogy a HMNRA dotációja fundáltassék, egyszóval állandósíttassék, hogy hosszú, több évi tervnek a felépítése is lehetővé váljék.

Öreg-fiatal egyaránt helyesel

Ahogy a hírlapírói karzatról végignézünk a költségvetési beszédeket hallgató képviselőkön, az a meggyőződés válik úrrá bennünk, hogy a hatalmas ülésterem minden szektorában maradéktalanul helyeslik harcpróbált légierőnk minél hatalmasabb iramban való fejlesztését. Nemcsak a barna és ébenfekete képviselőfejek bólogatnak helyeslően a magyar repülésre vonatkozó egyes kitételeknél; a deresedő és hófehér fejek is helyeslően intenek, jelezve, hogy nemcsak a fiatalság ismeri fel a repülés nagy fontosságát, hanem az idősebb korosztály is helyesli a nemzet anyagi erejének a költségvetés egyes tételeiben mutatkozó felhasználását.

Nem lehet olyan költség, amit meg ne adnánk

Vajna Gábor beszéde elején hangoztatta, hogy repülés nélkül ma tulajdonképpen nem lehet háborút viselni.

— Ezen a téren, t. Ház, — folytatta — nem lehet olyan költség, nem lehet olyan követelmény, amit meg ne adnánk. Ha azt akarjuk, hogy a jövő háborújában alul ne maradjunk, ahhoz benzin és benzin, repülőgép és repülőgép kell. Vitéz kiállásban nincsen hiány. A mi derék repülőink olyan teljesítményeket végeztek a mostani háborúban is, mint azelőtt is, hogy meg keil hajtanunk előttük az elismerés zászlaját.

— A repülőkiképzés előképzésére is nagy szükség van. Ebben a tekintetben igen szép szolgálatokat végzett a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap. Az alap keretét szűknek tartom és több képviselőtársammal együtt ennek a keretnek a kibővítését kívánom a honvédelmi miniszter úrtól.

Vajna Gábor beszéde további részében azt kérte, hogy akár a technológián, akár az ipari szakiskolákban külön repülésszaki technikai osztályokat állítsanak fel.

A miniszter felszólalása

Egymást érik a felszólalások, míg a késő délutáni órákban vitéz *Bartha* Károly honvédelmi miniszter emelkedik szólásra. A folyosókon tartózkodó képviselők a csengő hangjaira egymásután jönnek vissza az ülésterembe és foglalják el helyeiket. Feszült a figyelem, amikor a honvédelmi miniszter, aki hosszú órákon át figyelmesen hallgatta végig a vita szónokait, belefog beszédébe.

Visszapillantást vet a Trianon utáni időkre, majd a hadseregfejlesztés problémáiról kezd beszélni.

— Minden hadseregfejlesztés — mondja — a következő tényezőkből áll: helyes szervezés, az alkalmas emberanyag megteremtése, korszerű fegyverek és felszerelés beszerzése, elsőrangú kiképzés.

A repülőgépiparról

— A legnehezebb feladat volt a magyar ipar gyors kifejlesztése olyan mértékben, hogy képes legyen mindazoknak a harci eszközöknek itthoni előállítására, amelyeket a háború miatt a saját szükségletek előállítására teljesen igénybe vett külföldi ipar többé nem tud szállítani. Hogy mit jelent egy teljesítőképes repülőgépipart a mai viszonyok között kis kezdetekből gyorsan kiépíteni, azt csak a szakember tudja teljesen megítélni. Ezért büszke megelégedés töltött el, amikor a német

repülőszakértők a mult héten kijelentették nekem, hogy az a teljesítmény, amelyet a magyar ipar e tekintetben egy félév alatt elért, csaknem a lehetetlenséggel határos. (Élénk éljenzés és taps.) A magyar ipari vezetők, a magyar mérnökök és munkások hazafias lelkesedéssel együttműködve nap-nap után csaknem csodát művelnek. Itt a nemzet színe előtt hálás köszönetet mondok nekik. (Élénk helyeslés a Ház minden oldalán.)

A repülés fejlesztésének nagy fontosságot tulajdonítunk

Vitéz *Bartha* Károly honvédelmi miniszter a magyar repülésről szólva ezeket mondotta:

— Első gondunk, hogy ezt a legfiatalabb, de talán legfontosabb fegyvernemet a lehetőség szerint kifejlesszük. Ha azt mondom, hogy azokból a költségekből, amelyeket a fejlesztésre fordítunk, körülbelül 50% megy a repülőfegyvernem fejlesztésére (élénk helyeslés), annak ellenére, hogy ezek másik fele a páncélos, motorizált, tehát szintén költséges alakulatok fejlesztésére megy, akkor, azt hiszem, jellemeztem azt, hogy milyen nagy fontosságot tulajdonítunk a repülés fejlesztésének. (Helyeslés.)

— A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak a mult hónapban bemutatott vizsgáján megállapíthattuk, hogy az alap vállalt kötelezettségének igen szépen és jól tesz eleget. (Úgy van! Úgy van!

A honvédelmi miniszter beszéde további során bejelentette, hogy a honvédség kívánságait a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnál száz százalékig érvényesíteni tudják. Ő is fontosnak tartja, hogy necsak pilótákat, hanem repülőmechanikusokat is képezzünk ki.

Nagyjában-egészében ezek hangzottak el a honvédelmi tárca költségvetési vitájában. Az elhangzott felszólalásokból és a miniszter beszédéből a repülés ügye iránti szeretet csendült ki. Mindenki egy volt abban a felfogásban, hogy ez a nagy feladatok megoldására hivatott fegyvernem minden támogatást megérdemel.

Az ország Házának épülete kezd belehomályosodni az alkonyba. A tágas ablakokból a Dunára kikalandozó fények egymásután alszanak ki. Mégsem komor, mégsem rideg ez a hatalmas gótikus palota. A magyar aviatika iránti szeretet parazsa, amely évek hosszú során át szünetlenül izzott a békeparancsokban ránk kényszerített korlátozások és tilalmak hamuja alatt, meleget, erőt, tehát életet adó és a jövőt jelentő lángra kapott.

A Kossuth Lajos tér lámpái a köddel küszködve hunyorgatnak. A jól végzett munka után hazasiető képviselők útját szórják be néhány sápadt fénynyalábbal. A parlament épületére lassan ráborítja fekete palástját az éjszaka.

László István

Miért maradt alul a szovjet-repülő a keleti háborúban?

Irta: GEHRTS alezredes

(MN) A Szovjet-Unió a háború előtt légi haderejét valóságos dicsfénnyel vette körül, attól azonban, hogy idegeneknek mélyebb betekintést engedjen, bölcsen óvakodott. A nagy hadgyakorlatokról kiadott jelentések a repülőkötelékek tevékenységéről sohasem közöltek adatokat. A szovjet hírverés képben és írásban egyaránt kimerített minden lehetőséget a vörös légi haderő magasztalására és az ifjú nemzedék érdeklődésének fokozására a nagyobbszabású tömegünnepélyeken sohasem hiányoztak az elkápráztató repülőbemutatók. Mindez azonban legfeljebb a felületes vagy tájékozatlan szemlélőt győzhette meg a szovjet repülőkiképzés tökéletességéről. A szakértő nem a díszbemutatók alapján alkotja meg véleményét. Egy légi haderő igazi értéke csak a tűzkeresztségben derül ki.

A háború a szovjet légi haderő körül minden legendát könyörtelenül szétoszlatott. A fegyverek dörgésében a hírverés elnémult és a tények jutottak szóhoz. A szovjet légi haderő valódi értéke vagy jobban mondva értéktelensége, az egész világ előtt lelepleződött.

A szovjet légi haderőnek egyetlen repülőgépfajtája sincsen, mely a megfelelő német fajtával felvehetné a versenyt, annál kevésbbé olyan, mely fölényben lenne. A sokat emlegetett szovjet vadászgép, a »Rata J 16« a spanyol polgárháborúban lépett először a nyilvánosság elé. Akkoriban tekintélyes fejlettségről tehetett tanuságot a szovjet vadászrepülőgép, ma azonban ez a fajta már távolról sem felel meg a mai követelményeknek.

Mint a mostani háborúban kétségbevonhatatlanul kiderül, számos javítás és korszerű fegyverzete ellenére a legújabb szovjet vadászrepülőgép, a »Rata J 61« sem mérkőzhet tökéletességben a német vadászrepülőgépekkel. A harci repülőgépek terén a német fölény hasonlóképpen szembeszökő. A kétmotoros szovjet bombázó, az »SB 2«, mely már Spanyolországban is szerepelt, csak harmadrészét, rövid távon a felét bírja el annak a bombatehernek, melyet a német bombázók visznek magukkal. A szovjet nehézbombázó, a »DB 3«, valamivel nagyobb hatótávolságával és teherbíróképességével még mindig nem éri el egészen a német bombázók teljesítményét. A négymotoros »TB 6« harcbavetésére eddig még nem került sor.

Már a háború előtt sok szó esett a szovjet zuhanóbombázóról, a »P 2«-ről is, eddig azonban csak néhány esetben mutatkozott be, úgyhogy teljesítőképességéről egyelőre még nem lehet ítéletet mondani. A szovjet rombolórepülőgépek hasonlóképpen csak egészen szórványosan tüntek fel.

Végeredményben tehát a szovjet repülőgépfajták fegyvereik tervszerűsége ellenére is részben lényegesen hátrányban vannak a német repülőgépekkel szemben.

A légihaderő harci értéke repülőlegénység kiképzési fokával és katonai minőségével áll vagy bukik. A legénység átlagos személyi teljesítménye még a repülőgép műszaki tökéletességénél is nagyobb súllyal esik latba. Ennek a ténynek ismeretében a Szovjet-Unió valóban minden erejével azon volt, hogy a repülőgépkiképzést a lehető legmagasabb fokra emelje. A számos repülőiskolán és repülőakadémián kívül különösen nagy gondot fordított a katonai előképzésre. Az »Ossoviachim« legfontosabb feladata a pilótautánpótlás feladata volt, ezenkívül a második vonalbeli légihadsereg álcázására szolgált.

A steppe fiait azonban minden fáradozás ellenére nem sikerült teljes értékű repülőkké kiképezni.

Hiába a műszaki tudás, hiába mutatkoznak be a májusi díszszemléken egyes kitűnően képzett repülők, a háborúban mindez nem bizonyult elegendőnek. A mai háborúban a kitűnő kiképzésű pilóták magas átlaga a döntő. A szovjet légikötelékeket a légi csatában nagyon könnyen meg lehet zavarni és szétugrasztani — márpedig a repülőkötelékek összetartása a légitevékenység eredményességének egyik legfontosabb feltétele. Ha azonban, mint a szovjet légihaderőnél szokásos, a repülés céljáról csak a parancsnoknak van tudomása, ennek a feltételnek a megvalósítása természetesen alig lehetséges.

Azok a tapasztalatok, melyeket a német pilóták az orosz vadászrepülők értékéről a spanyol háborúban szereztek, most is érvényeseknek bizonyultak. Támadó szellemben, vállalkozási kedvben és támadó (harc)eljárásban a szovjetvadászok most is elmaradnak a németek mögött. A szovjet és német repülők között eddig úgyszólván minden összecsapás szovjetvereséggel végződött. A Lützow vadászszázad 1000, vagy a Mölders vadászszázad 1400 légi győzelme világos bizonyítéka a német fölénynek. El kell azonban ismerni, hogy ha a szovjet repülők nem sok támadószellemet mutatnak is, a védekezésben annál makacsabbak. Sok esetben a menekülés helyett inkább a teljes megsemmisülést választották.

Jó műszaki ismeretek, kitűnő repülői képességek, fejlett harcászati érzék, merészség és támadószellem, ezek a tulajdonságok teszik a jó pilótát és ezek a tulajdonságok azok, melyekkel a szovjetrepülők átlaga nem dicsekedhet. A szovjet légihaderő óriási veszteségei érthető nyelven beszélnek.

„Hatalmas robbanás ereje dobja meg a gépet"

Magyar felderítőgép útja a bolsevista pokol fölött



A szovjet arcvonalról írt haditudósításban így írja meg egyik felderítő tisztünk egyik izgalmas hajnali felderítő útjának történetét:

Még majdnem teljesen sötét van. A pirkadó szovjet égbolton századunk gépeinek árnyképei. Most vörös lángcsóvákat lövelve, hatalmas robajjal beugrik az egyik gép motorja. A gép személyzete vastag bőrruhában már ott áll a gép mellett és figyelmesen hallgatja a motor egyenletes zúgását: ettől függ minden eredmény az elkövetkezendő órákban.

Már órákkal ezelőtt a telefon búgása zavarta fel őket rövid álmukból. Rejtjelezett távmondat érkezett:

»A köze felderítő század hajnali felderítéssel állapítsa meg a bolsevisták visszavonulásának irányát, derítse fel a Bug folyását Nikolajewtől a tengerig és fényképezze a Chersoni repülőteret. Vadászvédelemmel nem számolhat. Jelentés, ledobással a hadtestparancsnokságnál.«

A századparancsnok asztalán, a petróleumlámpa alatt, az egész déli hadszíntér térképe. Bizony, ez nehéz feladat lesz. Olyan hosszú utat kell megtenni, hogy alig marad pár liter üzemanyagunk, ha hazajönnek. A légtér is tele van szovjet vadászokkal. Gondolatban végigfutott a hajózó személyzeten és választása az egyik párra esett. A pilóta fiatal szakaszvezető, mellén a vitézségi éremmel, megfigyelője egy főhadnagy. Ha valaki, úgy ezek meg fogják oldani a nehéz feladatot. Rövid percek mulva már ott álltak előtte és figyelmesen végighallgatták rövid utasításait, majd a sátor sarkába visszavonulva, élénk suttogásba kezdtek. A századparancsnok elégedetten nézett reájuk, ezek most megbeszélik a haditervet.

Miközben a pilóta beköti magát ülésébe, a főszerelő még biccent egyet a fejével, annak jeléül, hogy jó a motor. A megfigyelő is már bent ül a helyén, térdén a hatalmas térkép és jelentőtömb, lábainál a fényképezőgép. Most még az időjelző tisztes hozza az időjárásjelentést:

Nikolajewnél felhős, felhőalap 2000 m, látás 10 km, 5/10 összfelhőzet, szélcsend

Jól kezdődik a nap, igazi felderítő idő van.

Most megszólal a pilóta bőrsapkájának telefonja a gégemikrofon recsegő hangján: — Készen vagyok, gázt! Felbőg a motor és rövid rohanórázás a kemény tarlón: a gép a levegőben van. A megfigyelő megfordul és egy rövid sorozatot lő a Bug mocsarai felé, jó a géppuska. A gép erősen emelkedik dél felé. Jobboldalt a Bug egyre szélesedő ezüstszalagja. A távolban *az égő Nikolajew gomolygó füstoszlopja.*

Ezt a várost jó lesz nagy magasságban megkerülni, napok óta erős légiharcok folynak az égő város felett és nagy légvédelmi tűz vár a szövetséges gépekre. A város alatt kis gőzösök egész csoportja iparkodik a nyilt tenger felé. Nyilván elhagyják a bolsevisták a szorongatott várost. A gőzösökről feljegyzés készül az előre elkészített vázlatba. Most messze hátra a gép mögött *két vadász tűnik fel.* A megfigyelő leteszi a térképet és ceruzát, kiköti magát a hevederekből, feláll, megfordul és felállítja a géppuskát. Most már csak egy erős heveder rögzíti őt a gép fenekéhez. Nem a legkényelmesebb helyzet ez, közel háromszáz kilométeres jeges légvonatban a ritkuló levegőben szembeszállni a gyors és tűzerős vadászokkal. De most nem kerül sor erre. A két mélyfedelű gép elhúz Nikolajew felé anélkül, hogy fel lehetett volna ismerni a felségjeleket. Lehet, hogy észre sem vették a gépet, de az is lehet, hogy már nem volt kedvük vagy benzinjük a légiharchoz.

Közben a gép a Fekete-tenger partja fölé ért. A part melletti műút felett hosszú poruszály húzódik. *Az úton sűrű gépkocsitömeg hömpölyög Kelet felé.* Sokhelyütt több sorban meg-megakadozva igyekszik a bolsi elérni a Dniepr hídjait, hogy kimeneküljön a szövetségesek halálos átkarolásából.

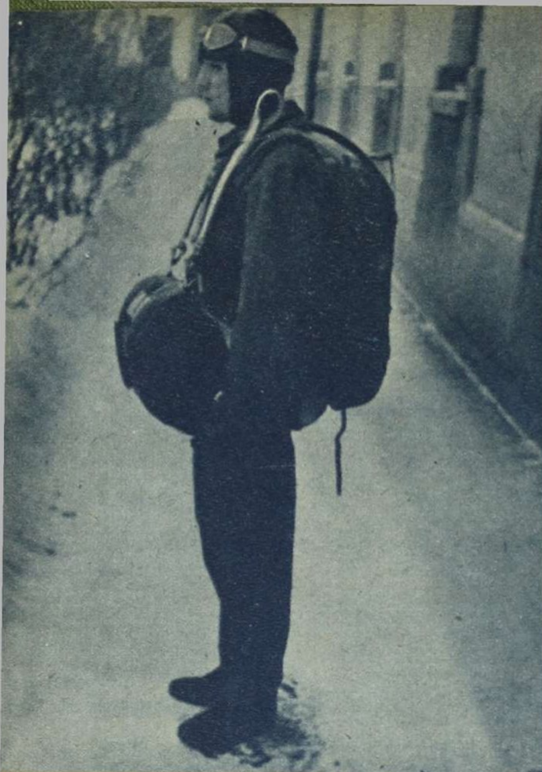
Most feltűnik a távol ködéből Cherson, a Dniepr-torkolat melletti nagy város. Ez a bolsi visszavonulás célja. A megfigyelő gyakorlott szeme már messziről felismeri a repülőteret rajta sok sok géppel. Itt most gyors munkát kell végezni, mert pár perc mulva már nyakában lesznek a vadászok. A Dniepr tükrén számtalan komp és csónak szállítja át a menekülő bolsikat a túlpartra. Most bekapcsolja a megfigyelő az önműködő sorozatfelvevőt. Ha sikerül erről jó fényképet hazahozni, ennek bizonyára fognak örülni a parancsnokságon. Míg a fényképezőgép villamos vezérlését állítja, *hatalmas robbanás ereje dobja meg a gépet.* Mire kinéz a személyzet, már körül van »pamacsolva« a gép a légvédelmi gránátok robbanófellegeitől. No ezek csakugyan jól lőnek, állapítja meg a megfigyelő, mikor összeszámlálja a torkolattüzeket: *hat üteg lövi a gépet.* Egyre közelebb jönnek a robbanófellegek, a gépágyúk tüzes darazsai is már közvetlen közelben járnak. Ennek nem lehet jó vége. A megfigyelő most egy cselhez folyamodik, *kilő két vörös rakétát.* Ez most is segít, a tüzérség néhány másodpercig elhallgat és ez elég ahhoz, hogy még néhány felvétel készüljön a repülőtérről. Mikor a légvédelem ismét lőni kezd, a gép meredek zuhanással belezuhan egy felhőbe. *De most gyorsan le, közvetlenül a föld fölé, irány haza.* A város felett még ott úsznak a robbanófellegek, a repülőtér pedig megzavart darázsfészekhez hasonlít. Még néhányszor végigseper a pilóta géppuskája a meglepett szovjet oszlopokon, de negyedóra mulva már a német bajtársak integetnek fel: *elértük az első vonalat.*

A jelentőhüvely a vázlattal lerepül a parancsnoksági épület udvarára és néhány perc mulva ismét ott áll a személyzet a parancsnok előtt, feszesen tiszteleg és jelent *»egy felszállást«.*

Mikor pedig este a sátorban a rádió hadijelentése elmondja, hogy »bombázóink sikeresen támadták az oroszok átkelését a Dnieprен«, akkor a felderítő is egy kicsit büszke a munkájára.

br. Sz. szds.

Boldog újévet
kívánunk
kedves Olvasóinknak



Hát- és hasernyő oldalnézetben

PATAKY GÉZA
főhadnagy:

EJTŐERNYŐS PARTIZÁNOK



Hevederzet a csatlékokkal. A hasernyő le van akasztva, a háternyő nem látszik

Az ejtőernyős gondolat a világháború után vetődött fel és annak kétségkívül nagy úttörői voltak a szovjet ejtőernyős főiskola tagjai, akik egy egész nemzedéket neveltek fel és képeztek ki. Hogy milyen szándékkal, azt abban az időben már sejtettük, most pedig világosan tapasztaljuk: imperialisztikus törekvéseinek szolgálatába állította a Szovjet. Az 1930-as évek után más államok is megkezdték az ejtőernyős csapatok kiképzését, főképpen Németország, Olaszország, Anglia, Japán és Amerika. Az ejtőernyős gondolat a következő: Nagy sebességű és nagy teherbírású gépeken jól felszerelt és tökéletesen kiképzett csapatoknak az ellenség mögé való elszállítása és ott ejtőernyővel való földrebocsátása. A gondolat szép és nemes, nagy merészséget és körültekintést kíván a vezetőségtől és halálfélelmet nem ismerő bátorságot az ejtőernyőstől. Igazi férfinak és hazáját szerető hősnek való feladat: messze az ellenség háta mögött kiugrani a nagy bizonytalanságba és ott harcolni összeszorított fogakkal, mindenkitől elhagyatva az utánpótlás halvány reményében, hidegben, esőben, sárban, hajlék és meleg étel nélkül — a haza szebb jövőjéért. Azok az államok, amelyek a férfias nyiltságot és becsületességet még a háborúban is megtartják, ezeket a hősöket a hadsereg szabályos vagy külön e célra készített egyenruhájában alkalmazzák. Csak a Szovjet állati dühe és aljassága vetemedett arra az ocsmány gondolatra, hogy ejtőernyős hősök helyett ejtőernyővel ledobott polgári ruhás brigantikat használ, kiket (vagy inkább amelyeket) az irodalom *ejtőernyős partizánok* néven ismert meg.

Az ejtőernyős partizánok (szovjet szabadalom) tehát polgári ruhában földre eresztett, mindenre elszánt gyilkos, börtönökből kiszabadított nihilisták, akik a társadalom részéről kíméletet nem érdemelnek. Nem szabad tehát őket összetéveszteni valamely hadsereg egyenruhájában ledobott ejtőernyősökkel, akik az illető nemzet sorkatonaságát képezik és mint ilyenek, a nemzetközi jog védelme alatt állanak.

Az ejtőernyős partizánok kiválogatásánál a Szovjet körülbelül a következő feltételeket szabta meg:

1. mindenre elszánt, minden hájjal megkent párttagok, akik a testi és »lelki« követelményeknek legjobban megfelelnek;
2. akik a párt érdekében már békében is kézzelfogható »eredményeket« mutattak fel;
3. akik felfogásukkal egy bizonyos faj világuralmi törekvését támogatják vagy éppen ahhoz a fajhoz tartoznak;
4. akik az ellenséges ország nyelvét jól bírják és ott összeköttetéseik vannak stb., stb.

Mik lehetnek az így földre helyezett romboló csoportoknak a feladatai? Könnyű erre a válasz: az ellenséges ország anyagi és erkölcsi erejének aláásása, rombolás, gyujtogatás, kutak és vízvezetékek megmérgezése, kémkedés, hamis hírek terjesztése (suttogó propaganda), zavargások, sztrájkok előidézése stb. Feladataik aszerint változnak, hogy melyik ország és annak melyik részére helyezték ki őket. Felszerelésük a feladatnak megfelelően változik, de főbb vonásokban a következő:

a) polgári ruha és az ellenséges állam pénze;

b) száraz élelmiszer, konzervek;

c) robbanóanyag, gyujtózsinór, gyutacs, időzítőgép;

d) méregfiolák, gyujtóanyagok, gyujtólapok;

e) pisztoly, géppisztoly, sok lőszer, kézigránát, tőr;

f) az illető területről térkép, szótár a helyi tájszólás megjelölésével;

g) zseblámpa, gyufa, zsebkés, evőcsésze, evőeszköz, thermos, égőkockák (ételmelegítéshez), zsinórzat, kötelek;

h) esetleg turistafelszerelés stb.

Azonkívül minden csoport részére erős rövidhullámú adó-vevőkészülék, esetleg fényjelző készülék.

A kihelyezett csoportok a feladat szerint vagy szétszélednek, vagy együtt maradnak és megkezdik romboló munkájukat. Legelsősorban azokat a személyeket keresik fel, akik az ő ügyükkel szimpatizálnak, az ő győzelmükben bíznak. Ezek faji hovátartozását könnyen felismerik, a többi már csak rábeszélés és pénz dolga. Munkájukat ezek nagyon megkönnyítik, mert értékes útbaigazítással szolgálnak az egyes gyárüzemek, katonai parancsnokságok, raktárak, közlekedési vonalak, műtárgyak elhelyezését, erejét, őrzését illetőleg.

Sajnos, előfordulhat, hogy ügyes és burkolt kérdésükre olyanok is útbaigazítást adnak, akik — ha tudnák, hogy kivel állnak szemben — egészen másképp cselekednének. *Ezért jól gondold meg, magyar testvérem, hogy kinek és miről adsz felvilágosítást.*

Ejtőernyősök kihelyezése rendszerint a késő délutáni vagy a kora hajnali órákban történik olyan területre, amely többé-kevésbbé lakatlan (nagy pusztaságok, erdőségek). A szállításra használt gépek nagy, többmotoros repülőgépek, amelyek nagy magasságban közelítik meg a kiszemelt területet és az utolsó kilométereken ereszkednek le egész alacsonyra. Előfordulhat, hogy egyes partizánokat, akiknek könnyebb felszerelésük van, nagy magasságból ugratnak ki (5—6000 m). Ezek vagy azonnal nyitanak, vagy nagyobb szabadeséssel jönnek le földközelbe (300 m) és itt nyitják az ernyőjüket. Ejtőernyősök kihelyezését jelentheti tehát nagy magasságban áthaladó, tompa, mélyzúgású, szabadszemmel nem látható repülőgépek megjelenése olyan területek felett, ahol azelőtt gépek (például forgalmi gépek) nem jártak. A polgári ruhával felszerelt ejtőernyős partizánok ruházata a mi gyáripari termékeinktől eltérő mintázatú és minőségű, a ruházat szabása idegenes, az ország és a táj »divatjától« merőben elütő. Fel kell azonban készülve lenni arra is, hogy az ellenség tapasztalatok alapján már olyan körültekintéssel jár el, hogy a kihelyezett embereit a kihelyezésre kiszemelt terület jellegzetes (tájszokásos) öltözetével szereli fel.

Ejtőernyősök kihelyezésére következtetni lehet abból is, hogy félreeső, lakatlan helyeken gyanús, jellegzetes külsejű alakok járnak, kelnek, kiknek meg-



Ugrás után elhagyott ernyő



Ég és föld között



Földetérés után...

jelenése vagy túl óvatos, vagy feltűnően kérkedő. Legjellegzetesebb ismertetőjel az elhagyott, elásott (elrejtett) vagy elégetett ejtőernyő, melyet akár így, akár úgy, de végkép megsemmisíteni nem lehet. Az ugrás közben leszakadt idegen gyártmányú felszerelési tárgyak, ejtőernyőalkatrészek, mint például: gumiszalagok, kioldó acélzsinór (fogantyúval), finom selyemdarabok stb., mind árulói lehetnek az ejtőernyősök kihelyezésének. Elhagyott helyeken friss ásások nyomai, sűrű taposások jelenlététől következtetni lehet ejtőernyősök leszállására, elveszített idegen állambeli felszerelési cikkek, eldugott vagy elégetett ejtőernyők (melynek vastartozékai megmaradnak: D alakú acélkarikák, nagy és erős karabinercsatok) már biztos jelei



Ugrás nagyobb szabadeséssel. Az ugró az ernyőt csak többezer méter szabadesés után nyitja ki

annak, hogy ellenséges ejtőernyősök ereszkedtek a földre. A földreereszkedés pillanatát rendszerint csak a legritkább esetben lehet észrevenni, mert az ejtőernyő az esti szürkületben és a hajnali derengésben még pár száz méterről sem látszik.

Ha tehát, magyar testvérem, a fentieket látod vagy tapasztalod, kötelességed csak egy lehet: azonnal és a leggyorsabban jelenteni a legközelebbi hivatalos vagy éppen fegyveres szervnek. A legkisebb késlekedés vagy habozás hiba. Mit tartalmazzon a jelentés? Hol, mikor, mit látott, illetve tapasztalt az illető. Túlzásokra, kiszínezésre semmi szükség nincsen, csak azt jelentsük, amit láttunk. Ha valaki ejtőernyősök kiugrását vélte észlelni, akkor a kiugrás helyét és pontos idejét jól jegyezze meg és azonnal jelentse. Tudnunk kell, hogy az ejtőernyős partizánok mindenre elszánt, válogatott, igen ügyes fickók, akik előtt az emberi élet értéke (főképpen az ellenségé) nulla. Céljaik elérése érdekében semmitől sem riadnak vissza és sajnálatos, hogy mozgási szabadságuk aránylag könnyű.

Az ejtőernyősök felszerelése a legtöbb államban egyforma, mert szabadalmak szerint történt a gyártása. A szovjet angol mintájú ejtőernyőket használ. Tájékoztatásképpen bemutatunk néhány ejtőernyős felvételt, melyből az ejtőernyő és az ugrás jellegzetességeit ismerik meg olvasóink. 1. sz. képen egy hát- és hasernyővel (mentőernyő) felszerelt ugrót látunk. A 2. számú képen jól láthatók a hevederzet összekapcsolására szolgáló acélkarikák és karabinerek, valamint a balmell előtt a kézikioldó fogantyúja. 3. számú képen egy elhagyott ernyőt látunk. A 4—7. számú kép az ejtőernyőugrás különböző pillanatait mutatja. A 8. számú felvétel csoportos ugrást ábrázol.

Az ejtőernyős partizán harc az ejtőernyős gondolat lealjasítását jelenti. Az ilyenek kíméletet nem érdemelnek, mert a nemzetközi jog sem védi őket és még a totális háború gondolata sem ad nekik létjogosultságot. *Az igazi ejtőernyős katona hadseregének szeretett egyenruháját büszkén hordja és ha kell, abban hal meg férfias, nyilt küzdelem után.* Így harcolt és fog harcolni az ejtőernyős honvéd is, mert ő nyiltan és szemben harcol és nem hátulról, orozva támad, mint az állat vagy vele egy sorban lévő némely emberek.

A háború furiái már lángba borították az egész világot és ki tudja, hol és mikor lángol fel újra közelünkben. Benne vagyunk a nagyteljesítményű ellenséges gépek hatósugarában, minden idegszálunkat figyelni kell, mert ki vagyunk téve ejtőernyősök támadásának is. A polgári ruhás ejtőernyős partizánt meg kell semmisíteni, az egyenruhás ejtőernyős katonával fel kell venni a harcot és vele a nemzetközi hadijog szellemében kell bánni akkor, ha valamilyen oknál fogva feladja a küzdelmet...



Nyílik az ernyő



Csoportos ugrás kb. 0.5 km-ről nézve

Decemberben is zajlik a sportrepülő élet Budaörsön

A Vértes felől kelet felé siető nyugati szél türelmetlenül ráncigálja a budaörsi repülőtér forgalmi épületének zászlait. A téli nap tűzvörös korongja a Kamaraerdő oromvonalának magasságában fáradtan kapaszkodik végig a galambszürke, páratelt égbolton. Hideg fénye végül is áttöri a tejszínű páratakarót és télies hangulatot árasztva elomlik a hegykoszorúzta repülőtér őszi színekkel átfestett gyepén.

A csendbe burkolódzott, téli táj hallgatását nyugat felől közeledő motorbúgás töri meg. A páratengerből a MALERT hárommotoros hatalmas utasszállítógépe bukkan elő. A gépmadár alacsonyan elhúz a Kamaraerdő fölött, leszállási irányba fordul és pár pillanat mulva már a Kőérberki út fölött mennydörög el. A motorok szava elhalkul, a gép lomha teste vezetőjének engedelmeskedve lágyan símul a repülőtér talajához. A középső légcsavar leáll. A két szélső motor egyszer-kétszer még felbőg és a hatalmas légijármű megáll a forgalmi épület betonkifutóján. Idegen országok üdvözletét hozó utasok szállnak ki belőle. Nagy a jövés-menés.

Teljes üzem a BSE-nél

A repülőtér túlsó oldalán sem halt ki az élet. A sporthangár előtti térségre egymásután tolják ki a Budapest Sportrepülő Egyesület mindig használható Klemmjeit és Zlinjeit. Jánoska buzgón töltögeti a benzint és olajat a mindig éhes motorok gyomrába. A motorok érces hangja felharsan. Mire *Kőszegi* Gyula főoktató és oktatói kara megérkezik, már bemelegített motorok fogadják őket. A BSE nagy létszámú gépparkjának egységei kigurulnak az indulási helyre. Az ügyeletes csendőr felemeli a fehéret mutató indítási tárcsát és az ezüstszínű gépmadarak egymásután emelkednek a sűrű, párás levegőbe. A december délután elmúlást jelentő csendjét jólesően veri fel a motorok búgása, hírül adva országnak-világnak, hogy ebben az egyesületben céltudatos, kemény munka folyik a magyar sportrepülés hírnevének öregbítésére.

Lelkiismeretes kiképző munka folyik

A BSE pilótái és növendékei a székesfőváros úgyszólván minden üzemét képviselik. A kiképzés *Kőszegi* Gyula főoktató irányításával folyik, de nagy munkát végez *Czillei* Géza, *Rakitai* Dezső, *Nagy* Tibor és *Prodam* Guidó oktató is. Az egyesületben folyó lelkiismeretes kiképző munkának aztán meg is van az eredménye, a növendékek egymásután kapnak szárnyra. Így legutóbb *Károlyi* Gyula gróf lett egyedülrepülő. November 3-án kezdte a repülést és 79 kétkormányos felszállás után repült először egyedül. A BSE-nél repül a magyar sportrepülőtársadalom korelnöke, *Bartal* Aurél nyugalmazott főispán is, aki éveit meghazudtoló fürgeséggel száll Klemmjébe, ha felszállásra következik. Igen gyakori vendége a budaörsi repülőtérnek *Clementis* László fővárosi tanácsos, az egyesület ügyvezető alelnöke, aki a helyszínen figyeli a növendékek előrehaladását és törődik a BSE repülőszakosztályának ügyes-bajos dolgaival.

Gyakorlatban tartás, vándorrepülések

Az egyesület igen nagy súlyt helyez kiképzett tagjainak gyakorlatban tartására. A levizsgázott növendékeket országjárásra fogják és vándorrepülésekkel képezik tovább. Három tag éppen a közelmultban kapta meg az utasszolgálati engedélyt. A vitorlázó oktatók valamennyien motoros kiképzésben is részesülnek.

Ujságírók is gyakorolnak

Egy-két Bücker is megjelenik az indulási hely közelében. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap egyes kereteinél kiképzett és vizsga előtt álló ujságíró-repülők ismételgetik a repülés ábécéjét. Megjelent a starthelyen *Czirmay* Zoltán, a haderőn kívüli motoros repülés főfelügyelője és a látottak alapján dönt, kit lehet vizsgára engedni. Az ujságírókat a vizsgára *Rakitai* Dezső MAESz-felügyelő készíti elő. Az ő gondos, hozzáértő és lelkiismeretes továbbképző munkájának nem kis része van abban, hogy



Olajat kap a Zlin



Motorvizsgálat



Rakitai Dezső oktató



Vitéz Littay Andrásné, Antal Lajos, Jenik Győző oktató és Czirmay Zoltán

mind a négy ujságíró sikeresen letette a vizsgát.

vitéz Littay Andrásné egyedülrepülő

Szünetlen egymásutánban róják az ezüstszínű Klemmek, Zlinek és a szürke Bückerek az iskolaköröket. Új gépjövevény érkezik az indulási zászlóhoz, a MÁV Sportrepülő Egyesület kékszínű 35-ös Klemmje. A hátsó ülésben barna bőrkabátos, pilótasapkás hölgy foglal helyet: vitéz *Littay* Andrásné. Az első ülésben *Jenik* Győző, a MÁV országszerte ismert kitűnő pilótája ül. Ő tanítja a kegyelmes asszonyt a repülés szép tudományára. A kék gépmadár felszállási irányba fordul, a barna bőrkabát ujja előremozdul és a Klemm mintafelszállással vág neki a tejszínű égboltnak. Az iskolakört mintaleszállás fejezi be, majd még egy jól sikerült start és leszállás következik. A gép kigurulás után visszatér az indulási helyhez. *Jenik* Győző kiszáll az első ülésből. Útravalóul még néhány jótanácsot ad növendékének, aki az utolsó irányítás vétele után gázt adva, felszállási irányba fordul, majd a budaörsi falu mögötti hegycsúcsot megcélozva elindul első egyedüli égi útjára. Három kimondottan jó felszállás, valamint két elég jó és egy mintaszerű leszállás után begurul a harmincötös. A kegyelmes aszszony látható örömmel, szélcsípte piros arccal, frissen száll ki gépéből és fogadja a szerencsekívánatokat.

Azon melegében megkérjük, mondjon egy-két szót első egyedülrepüléséről.

Régi vágyam ment teljesedésbe

— Repülni mindig szerettem, — kezdi mosolyogva — de régi vágyam volt, hogy magam is vezethessek egy gépet. Ez a vágyam most teljesedésbe ment. A MÁV Sportrepülő Egyesületnél az idén kezdtem repülni, a közbejött háborús események azonban többször félbeszakították kiképzésemet. Az utóbbi időben azonban jobban belemélyedtem a dologba és ennek, valamint Jenik Győző szorgoskodásának és mintaszerű kiképzésének köszönhetem, hogy részem volt az egyedülrepülés élményében.

Nem lesz baj, mamák, ha repülőnek megy a gyerek

— A repülést egyáltalában nem tartom életveszélyes sportnak. Mint magyar anya, aki beletanult a repülésbe, minden gyermekét féltő magyar aszszonyt megnyugtathatok, nem lesz semmi baj, ha repülőnek adja szemefényét. Ha én asszonylétemre elértem azt, hogy önállóan vezetek repülőgépet, hogyne menne, mint a karikacsapás a repüléstanulás azoknál a fiúknál, akik egészen fiatalon, a repülés vágyától tüzelve repülőnek jelentkeznek.

Vitéz *Littay* Andrásné végül elmondja, hogy sokat, nagyon sokat szeretne egyedül repülni, mert természetesen vizsgázni is akar.

Amíg a kegyelmes asszony *Antal* Lajos főmérnökkel, a MÁV Sportrepülő Egyesület ügyvezető elnökével három leszállásának egyes mozzanatait vitatgatja, megkérdezzük oktatóját, *Jenik* Győzőt, mit szól tanítványa sikeréhez.

— A kegyelmes asszonyban — mondja — jókezű, jóérzékű és a repülést nagyon szerető tanítványt ismertem meg. Magabízó és jó repülőkészséggel rendelkezik. Egyáltalában nem féltettem, amikor elengedtem. A jó leszállások engem igazoltak.

*

A budaörsi repülőtérre közben ráborul az alkony. A gépek begurulnak a sporthangár elé, alapos tisztogatás után elköltik benzinből és olajból álló vacsorájukat, majd aludni térnek a tömegszállásba. A Gellérthegy déli lejtőin egymásután villannak fel a sötétséggel birkózó meleg fények. A Kőérberki úton a lilászürke félhomályban repülőket vivő kocsik igyekeznek a ködbemerült főváros felé. A kihalt repülőtér ködtakaróját állig magára húzva nyugovóra tér.

László István

A Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság munkájának

1941. évi kimutatása I. 1-től XI. 30-ig.

	Vonalak							Összesen
	15/1351-Budapest-Wien-Breslau-Berlin	1361-Budapest-Kassa-Ungvár	1370-Wien-Budapest-Arad-Bukarest	1371-Budapest-Nagyvárad-Kolozsvár-Marosvásárhely	1372-Kolozsvár Marosvásárhely	1373-Szföldi postajárat	1391-Budapest-Zágráb-Velence-Milánó	
Szállított utasok száma	8.497	422	2.050	12.293	221	—	746	24.229
Poggyász kg	108.534	1.872	41.761	109.403	1.600	—	12.609	275.779
Posta kg	126.079	—	9.367	40.565	184	2.619	950	179.764
Áru kg	52.411	3.257	36.616	217.518	324	14.751	2.284	327.161
Repült kilométer	343.849	12.160	107.625	312.505	5.000	33.861	52.943	867.843




REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

Változás az olasz légierők vezetésében. Francesco *Pricolo* légügyi államtitkár és a légierők vezérkari főnöke más beosztást kapott. Utódja *Rino Corso Fougier* hadtesttábornok. Az olasz légierők új vezetője 1894-ben Bastiában született. 1917-ben lett pilóta. A világháborúban légi ütközetben megsebesült. Az önálló olasz légierők megalakulása után vadászalakulatokhoz került. Az olasz műrepülés világhírneve az ő parancsnoksága alatt kiképzett vadászpilóták nevéhez fűződik. 1928-ban egy vadászrepülőezred parancsnoka lett. 1933-ban egy vadászrepülődandár, később pedig a tripoliszi légierők élére került. A háború alatt több repülőhadsereget vezényelt. Köztük azt, amely Németországból az angolok ellen harcolt, majd a Jugoszlávia ellen bevetett légi hadsereget.

✱

A Göring—Darlan-találkozón Göring kíséretében voltak *Hanesse* tábornok, párizsi légügyi attasé, *Bodenschatz* tábornok, a légügyi minisztérium elnöki osztályának vezetője és *Galland* repülőezredes. A tárgyalások a kölcsönös megértés jegyében folytak le, de azok anyaga nem jutott nyilvánosságra.

✱

Cáfolatot adott ki a francia légügyi államtitkárság arról a londoni híresztelésről, hogy Tuniszból száz francia repülőgép személyzetével együtt Egyiptomba repült volna, hogy csatlakozzék *De Gaulle* táborához. Egyetlenegy francia repülőgép sem hagyta el Tuniszt.

✱

Göring birodalmi tábornagyot az olasz király a Savoya-renddel tüntette ki.

✱

Amerika északi hídja a Csendes-óceán felé. Amióta megrendültek vagy kiestek azok a pillérek, amelyek az amerikai repülőgépek távolkeleti működésének alapjait alkották, fokozott jelentősége van azoknak az előkészületeknek, amelyeket egy amerikai és kanadai tisztekből álló bizottság avégből folytat, hogy az Egyesült Államok nyugati partján, továbbá Kanadán és Alaskán át megteremtse az összeköttetést Szovjet-Oroszországgal.

Ennek az útvonalnak a pillérei a Csendes-óceán északi részében az Aleuti-szigetek, Kamcsatka és Vladivosztok. Egy másik vonal a Beringszoroson át vezet közvetlenül Szibéria felé. Az előkészületek nem lehetnek előrehaladott állapotban, mert az Amerikából érkezett hírek egyelőre csak arról számolnak be, hogy a támaszpontok létrehozását minden eszközzel siettetik. Japánban egyébként az a hír volt elterjedve még a japán-amerikai háború kitörése előtt, hogy az oroszok a kamcsatkai Petropawlowszkban engedélyt adtak az amerikaiaknak légi támaszpont létesítésére.

✱

A svéd légierőket önállósították és rohamosan fejlesztik.

✱

A brazíliai légügyi minisztérium szervezetét megállapították. A minisztérium magában foglalja:

1. a vezérkar főnökének csoportját;
2. a körzetparancsnokságokat;
3. nyolc miniszteriális osztályt és pedig a személyzeti, kiképzési, műszaki, építési, anyagbeszerzési, légiforgalmi, légvédelmi és haderőn kívüli kiképzési osztályokat;
4. a költségvetési csoportot;
5. az elnöki osztályt.

✱

Az Egyesült Államok 150 milliárd dollárt irányozott elő hadikiadásokra, hogy az ú. n. »győzelmi program«-ot végrehajthassák. (A programból eddig csak a hawai katasztrófa született meg.) A fenti összegből 8.2 milliárd dollárt arra akarnak fordítani, hogy 54 repülőezred helyett 84-et állítsanak fel. Ehhez 16.000 darab különféle repülőgépet rendeltek. Ez a szám a tartalékot is magában foglalja.

✱

A négyéves kínai háború Japánnak 26 milliárd yenbe került. *Tozso* miniszterelnök a folyó költségvetési évre 4.3 milliárd yen póthitelt kért. Ebből 3.8 milliárd yen a hadikiadás.

KATONAI HÍREK

A Luftwelt december 1-i száma képeket közöl a magyar légierők szovjet-oroszországi sikereiről. A többi között egy harckocsikkal megrakott vonatról, amelyet a honvéd légierők bombái megsemmisítettek.

Egy német Me 110-es rombolóezred a keleti arcvonalon három hónap alatt több mint 1000 szovjet repülőgépet semmisített meg. És pedig 256-ot a levegőben és 750-et a földön.

Ugyanezen idő alatt az ezred 2490 mély támadást hajtott végre, mialatt megsemmisített 63 harckocsit, 75 löveget, 150 mozdonyt és 1430 egyéb járművet.

✱

A német és angol vadászrepülőerők mérkőzése a Csatorna felett 1941 májustól októberig — a Luftwissen szerint — a következő eredménnyel végződött a németek javára (a számok a lelőtt repülőgépek számarányát tüntetik fel):

1941 május: 1:3.35;
« június: 1:5;
« július: 1:7.25;
« augusztus: 1:11;
« szeptember: 1:16;
« október: 1:14.

✱

A német légi szállító alakulatok repülőgépei június 22-től október végéig 30.000 ízben kerültek bevetésre a keleti arcvonalon. 22,000.000 km-t repültek és 38,000.000 kg súlyú anyagot szállítottak a hadszíntérre. A hivatalos helyről közzétett jelentés azt is közli, hogy a szállító alakulatok több hadosztályt szállítottak előre az arcvonal közelébe, míg visszafelé rendszerint sebesülteket vittek a gépek.

✱

Az Egyesült Államok repülőgépveszteségе december 16-ig — japán hivatalos jelentés szerint — 400 repülőgép volt. A háború kitörésekor, más forrás szerint, mintegy 800 amerikai repülőgép állomásozott a csendesóceáni szigeteken. (Nagyobbrészt a Fülöp-szigeteken.) Az angolok vesztesége ugyanezen idő alatt a Csendes-óceánon 11, a japánoké pedig összesen 43 repülőgép volt.

✱

Udet és *Mölders* nevét fogja viselni egy-egy német vadászrepülőezred.

✶

Seidel német repülőaltábornagy érdemeit méltatták a német lapok 50-ik életévének betöltése alkalmából. Seidel altábornagy a német légierők főszállásmestere, akinek feladata a légierők ellátása és anyagának utánpótlása. Más szóval az ő kezében nyugszik a légierők ütőképességének fenntartása.

✶

A hivatalos angol veszteséglista szerint Anglia lakossága közül 1941 szeptemberben meghalt: 217, megsebesült: 269. Októberben meghalt: 262, megsebesült: 361 ember.

✶

Werra német repülőszázados repülőhalált halt. Werra százados 1940-ben angol fogságba került, ahonnan Kanadába szállították. Onnan az Egyesült Államokba szökött, végül pedig visszatért Németországba. 21 légi győzelme volt.

✶

Előléptetések a német légierőknél. Altábornagy lett *Krocker* és *Friedensburg* vezérőrnagy, vezérőrnagy lett tíz ezredes, közülök három a mérnökkarban. (Bullinger, Marquard és Reidenbach.)

✶

A japán légoltalom elsősorban a gyujtóbombák elleni védekezésre készült fel. Ennek oka egyrészt abban rejlik, hogy Japánban sok a faház, a tűzvésszel szemben tehát Japán érzékenyebb, mint más állam. Másrészt arra számítanak, hogy az ellenséges támaszpontoktól Japánig terjedő óriási távolságok miatt leginkább csak kis ürmeretű bombák támadására számíthatnak, ha egyáltalában szóba kerülhet a légitámadás Japán ellen.

✶

SPORTREPÜLÉS

Az olasz Aero Club új elnöke: Federico *Zapelloni* tábornok lett. A régi elnök: *Laghi* tábornok arcvonalbeli szolgálatra jelentkezett. Zapelloni tábornok birtokában van az arany vitézségi éremnek.

✶

Az első Gordon—Bennett szabadléggömbverseny győztese: *Lahm* amerikai repülőtiszt vezérőrnagyá lépett elő. Az első szabadléggömbversenyt 1906-ban tartották az Egyesült Államokban. Lahm a Wright-testvérek baráti köréhez tartozott. Egyidőben szóba került, hogy őt állítják az Egyesült Államok légierőinek élére, erre azonban nem kerül sor, mert koránál fogva (64 éves) rövidesen kiválik a tényleges szolgálatból.

✶

A svéd vitorlázórepülést az Aero Club irányítja. Az Aero Club a svéd légiforgalmi társaság egyik repülőkapitányát: *Sven Ahblomot* kérte fel a vitorlázórepülőkiképzés vezetésére.

✶

LÉGIFORGALOM

Szovjet-Unió kormányának új székhelye: Kujbisev (Szamara) és Kairó között megnyílt a légiforgalom. A légijáratot valószínűleg a szovjet Aeroflot tartja fenn. Az útvonal Bagdadot (Irak) és Teheránt (Irán) is érinti. Teherán és Kuibisev között légvonalban 2000 km a távolság. Minthogy a gépek itt a Kaukázus vidékét is átrepülik, ez a szakasz forgalmi szempontból igen nehéz.

Litvinov, a bolseviki Oroszország washingtoni nagykövete ezzel a járattal akart Kairóba és onnan Washingtonba jutni. A gép azonban forgalmi akadályok miatt későn érkezett meg Teheránba s a teherán—kairói futárrepülőgép »sajnálatos félreértés folytán« nem várta meg Litvinovot vagy nem is akarta megvárni, hanem nélküle repült tovább Kairó felé. *A brit kormány sajnálkozását fejezte ki,* Litvinov pedig Egyiptom helyett India felé vette útját, hogy Washingtonba utazzon.

✶

A Pan American Airways új légivonala, amely Észak- és Dél-Amerikát az Atlanti-óceán déli részén át Nyugat-Afrikával és onnan a Fehér Nílus vidékével összeköti, 19.200 km hosszú lesz. Egy szárnyvonal a Fokföld felé ágazik majd el. A vonal üzembehelyezéséhez több személyzetre van szükség, mint amennyivel a Pan American Airways valamennyi többi vonalán összesen rendelkezik.

A földi kiszolgáló személyzet 4000 főből — 1000 fehérből és 3000 bennszülöttből — fog állni. Állítólag 80.000 tonna súlyú építési anyagot kellett a földi berendezések céljára Afrikába szállítaniok.

Előkészítés alatt áll a vállalat egy másik vonala is, amelynek különösen most volna jelentősége, ha a Fülöp-szigetekkel megszakad a légi összeköttetés és a csendesóceáni középső légi támaszpontok is veszendőbe mennek. Ez a vonal Hawai- és a Fidzsi-szigeteken át kívánja összekötni az Egyesült Államokat Ausztráliával és Újzélanddal.

✶

A braziliai hatóságok lefoglalták a Pan American Airways egyik repülőgépét, mert személyzete a Braziliába történt berepülésnél vonakodott a repülőgép szállítmányát a hivatalos vizsgálatnak alávetni.

✶

Az olasz LATI engedélyt kapott a légiforgalom fenntartására Rio de Janeiro és Buenos Aires között. A gépek nem szakíthatják meg az utat és Porto Alegre felé nem mehetnek. A távolság a két délamerikai főváros között 2173 km, amelyet legutóbb 4 óra 50 perc alatt tett meg az egyik Savoia-gép. (Óránkénti sebesség: 449 km/ó.)

✶

Zürich és Berlin között megindult a légiforgalom. A forgalmat a Swissair bonyolítja le Douglas DC—3-as gépekkel. Útvonal: Stuttgarton át, ahonnan csatlakozás van Lyon—Marseille—Madrid—Lisszabon felé.

✶

Barcelona mellett, Llobregatban új közforgalmi repülőtér épül 50 millió pezeta költséggel. A kiadásokat megosztják az állam és a város között.

✶

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

Báthory István okl. gépészmérnök, a MALERT műszaki osztályának vezetője az Országos Tisztikaszinóban két előadást tartott a magyar repülőgépgyártás időszerű kérdéseiről.

✶

Aluminiumhiány fenyegeti Szovjet-Oroszországot. Sok olyan érceterület került Szovjet-Oroszországban német kézre, amely egyes fémekben súlyos hiányt fog a Szovjetnél előidézni. Az aluminiumelőállításhoz szükséges bauxszit 75%-a a Leningrádtól keletre eső Tichwinből került ki. Megszállásával a Szovjetúnió repülőiparában előreláthatóan aluminiumhiány fog előállni.

✶

A Szovjet Kína részére beszüntette a repülőgépszállításokat.

✶

A Németország ellen végrehajtott angol légitámadásokban az utóbbi időben főleg négymotoros Short »Stirling« és Handley Page »Halifax«, valamint kétmotoros Avro »Manchester« mintájú bombázók vettek részt. (Az utóbbit 2000 lóerős, 24 hengeres Rolls-Royce »Vulture«-motorok hajtják.) A Németország ellen intézett november 7-i támadásnál

A REPÜLŐTÉR KUTYÁJA



Gyönyörű napsütésben érkeztem egy külön repülőgéppel Nagyváradra, 1941. szeptember 25-én, hogy a m. kir. kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter úr rendeletére az itteni repülőteret a közforgalmi repülés számára átvegyem. A leszállás után határtalan boldogsággal ugrottam ki a gépből, hogy szemügyre vegyem az új szolgálati helyemet. Nem régi keletű épület előtt álltunk meg. Az ajtók és ablakok nélküli épület azt a látszatot keltette, mintha egy félbenmaradt építkezés maradványai lenne, de amikor közelről néztem, a siető kezek bontási munkálatai igazolódtak. Megilletődve, levett sapkával indultam az épület irányába, amikor egy sovány, lezüllött kis vörös kutya sompolygott elém. Ügyet sem vetve reá, haladtam az épületnek úgynevezett belső helyiségeibe. A miniszteri megbizott által átadott és részemről átvett repülőtér ettől az időtől kezdve mint a nagyváradi magyar királyi Közforgalmi Repülőtér, a magyar repülés egyik fontos állomása lett. A másnapi ünnepélyes légiforgalom megnyitása után megkezdődött a nagy építőmunka és a repülőtér személyzetének megszervezése. A sok tennivaló közben egészen elfelejtettem, hogy az elődeimtől árván ittmaradt kiskutyára is gondom legyen! Nem is jutott volna eszembe, ha reggelenként hozzám nem jön és magára nem vonja figyelmemet. Sajnáltam szegény párát, mert nagyon elhanyagolt állapotban volt. Tízóraimat megosztottam vele, melyet sajátos módon köszönt meg minden esetben. Nagy probléma volt nevet adni neki, mert hiszen idegen születésű lévén, a magyar kutyaneveket, mint például: Pici, Bodri... figyelmen kívül hagyta. A sok próbanév után végre a Titu nevet találta »őkelme« a legkedvesebbnek. Igy hát a repülőtér öröksége Titu névre hallgat! Pártfogásomat azzal hálálta meg, hogy az építőmunkánkból a mezei egér irtását vállalta magára, mely kiadós és eredményes volt. Magáravállalt munkáját teljes megelégedésre végezte és amikor csak tehette, a kihült tetemek bemutatásával igazolta azt. Szabad idejét a magyar nyelv ismeretének elsajátítására fordította. Rövid idő alatt megértette parancsaimat! Rohamosan fejlődött érzéke a repülés iránt is! Megfigyelte a repülőtér személyzetének előkészületeit a gép érkezéséhez, az utasok lázas készülődéseit, majd a hatalmas gépmadár begurulását. Szokásomhoz és kötelességemhez híven a légterünkbe érkező gépet minden esetben a betonpályán várom be. Észrevettem, hogy ilyenkor Titu mindig mellémhelyezkedik és feszes »vigyázz«-ba vágja magát, amikor a gép a betonra gurul. Amint elhagyom helyemet és a kiszálló ismerős utasok üdvözlésére sietek, a kutya is velem tart. A továbbmenő gép kigurulását is együtt kísértük figyelemmel, amíg az el nem tűnt a láthatárról. Minden nap ugyanez ismétlődött, a reggeli és délutáni járatnál! Titu a repülés iránti érzékét állandóan növelte! Megfigyelte, hogy az altiszt, aki ugyancsak pátfogásba vette »őt«, minden reggel egy hosszú, T-alakú ponyvát terít ki a hatalmas repülőtér valamely részére. Mint hűséges barát, erre az útjára elkísérte az altisztet és bizonyára sokat gondolkodott azon, hogy miért van erre szükség.

A gyakori fel- és leszálló gépek terelték figyelmét a leszállójel fontosságára. Észrevette ugyanis, hogy minden érkező gép a hatalmas ponyván éri legelőször a földet és az induló gép pedig odáig gurulva, onnan veszi a felszállás

---

ezekből a típusokból 37 darab ment tönkre.

*

Angol éjjeli vadászok. Az angolok amerikai »nappali« bombázógépeket alakítanak át éjjeli vadászokká. Erre a célra a kétmotoros Douglas DB—7 (»Boston«) típusú gépeket használják fel. Üres súlya: 5600 kg, repülősúlya: 7650 kg. Felületi terhelése: 176 kg/m². Legnagyobb sebessége: 530 km/h. Működési sugara: 1900 km.

*

Az Egyesült Államok repülőgépkivitele júniusban 352 repülőgép és 478 motor, júliusban pedig 360 repülőgép és 298 motor volt.

*

Lord Armstrong, az ismert angol nagyiparos, akinek a repülőiparban is erős érdekeltségei voltak, 78 éves korában meghalt.

*

A francia Lioré & Olivier repülőgépgyár feloszlott.

*

A Bréguet-repülőgépgyár Toulouse melletti üzemét kibővítik.

*

Repülő erőd — repülő csatahajó. Amint ismeretes, az angolok *»repülő erőd«*-nek nevezik a Boeing B—17 típusú amerikai bombázógépeket. A moszkvai rádió bejelentette, hogy rövidesen bevetésre kerülnek a legújabb szovjet bombázó repülőgépek: a *»repülő csatahajó«*-k is. Egyelőre csak a — *légberepülő* csatahajók jelentek meg a színen.

irányát. Arra is rájött, hogy az indulásra kész gép motorjainak beindítása után a MALERT-boy valami tuskófélét vesz ki a kerekek alól és csak ezután indul el méltóságteljesen a felszállójel irányába. Ösztönösen-e, vagy tudatosan, észrevette, hogy a gépek kizárólag széllel szemben szállnak fel vagy le. Amikor mindezekkel lassan, de biztosan tisztábajött, egy nap önállóan kezdte a már köztudatban lévő »startkutya« szolgálatát végezni. Azóta, akár tél van, akár nyár, a legnagyobb hóban vagy a kánikulai forróságban hivatásszerűen végzi gépenkénti startszolgálatát.

Mielőtt feltűnik a repülőgép a láthatáron, figyelmeztetően előjön Titu és mindenkinek tudomására hozza a gép rövid időn belüli érkezését azzal, hogy feltűnően az érkezés irányát figyeli. Amikor a gép zúgását már hallani, nagysietve a mezőn lefektetett leszállójelhez megy, majd figyelve a gép közeledését, a széliránynak pontosan megfelelően, irtózatos sebességgel futásnak ered. Amikor a gép már sebességét csökkentve gurul a földön, Titu a betonpálya felé veszi az irányt és ilymódon vezeti be a gépet az állomásépület elé. Szokásos módon fogadja a kiszálló utasokat, akik között nem egy ismerősre akad! Szolgálatának első részét elvégezve, nyugodt pihenőre tér a gép szárnya alatt. Hatáskörét túl nem lépve, ügyet sem vet a gép tartózkodási ideje alatt végbemenő sürgés-forgásra. Amikor megszólal a beszállást jelző csengő, a repülőtér személyzete felsorakozik a gép mellett. Titu egy nagyot nyujtózva, lustán felém közeledik és leül mellettem. A mótorok beindítását bevárva, figyelemmel kíséri a boy munkáját, aki a féktuskókat húzza ki a kerekek alól. Amikor ezzel a gép indulásra készen áll, Titu ismét szolgálatba lép. A guruló repülőgép előtt szalad a felszállójelhez, majd amikor a pilóta a felszállás irányába fordítja gépét, a széliránynak megfelelően száguld Titu irtózatos sebességgel, végig a mezőn. A szabályszerű kör repülését sem nézi helyben, hanem a gép alatt fut mindaddig, amíg a gépmadár el nem hagyja a repülőtér légterét. Szolgálatát ezzel befejezve nyugovóra tér, hogy a következő gépig kipihenve magát, ismét eleget tehessen »startkutya«-i kötelességének.

Dessewffy Emil
m. kir. légiforg. ellenőr,
a nagyváradi repülőtér
vezetője

UJ KÖNYVEK

Szilas-Steff Tibor: Repülők felszállni! A szerző első könyvében, amely »Játék az éggel« címmel nemrég jelent meg, a vitorlázó repülés titkaiba avatta az olvasót. A repülőt már ismerjük — írtuk annakidején —, az író azonban ezzel a munkával jelentkezik. Első könyvét büszkén ajánlottuk az olvasó bizalmába, első munkáját ez a második jóval túlszárnyalta. Tiszta és nemes stílusa nem változott, írói készsége sokban gyarapodott. A szerző különben is nehéz témára vállalkozott: a magyar légierő hősi, vitézi és diadalmas harcait mutatja be. Szellemessége annyira magával ragadja az olvasót, hogy szinte túlárad benne a derű és a jókedv. Ezzel Szilas munkája az eddig megjelent magyar háborús irodalom bő termése közül különösen kiemelkedik, mert úgy, mint első könyve, új munkája is olyan tárgykörről szól, amit eddig nemigen dolgoztak fel. Szilas elmondja, hogy képezik ki a magyar pilótákat, hogyan kezd a magyar légierő megismerkedni a háborúval, hogyan jut egyre nagyobb szerephez, előbb a szerb összeomlás idején, azután most már véres komolysággal kint a szovjet fronton. Szilas tökéletes hűséggel mutatja meg a pilóta örök emberi arcát; tökéletesebb emberábrázolást a repülőirodalomban még nem olvastunk. A repülők vegyék meg a repülő könyvét, hiszen ennél szebb olvasmánnyal úgy sem lephetik meg magukat. (Török László.)

Gergely Ádám: Itt végződik Európa. Nagyon érdekes, időszerű könyv. Egy magyar mérnök írja le benne a Szovjetunió területén átélt élményeit és tapasztalatait. A szerző az élelmezési és lakásviszonyoktól kezdve a szovjet házasságig, a szovjet társadalmi rétegeződésétől a titokban mutatkozó ellenforradalmi megmozdulásokig mindenről ír, röviden, érdekes formában.

Oser László: Pekingi séták. A fiatal magyar szerzetes, aki hittérítőnek ment Kínába, ebben a könyvben most számol be élményeiről. Egymástól független fejezetekben mutatja meg a szerző mindazt, ami kíváncsiságunkat a távoli világgal szemben kielégíti.

Hetényi Imre: Amikor a rend őre voltam. A szerző, aki Budapest főkapitány-helyettese volt és három évvel ezelőtt vált meg hivatalától, emlékeit gyüjtötte ebben a munkában össze. Gyermekkorának leírásával kezdi könyvét, majd végigvezeti az olvasót orvosi, ujságírói és rendőri pályáján. Különösen rendőri pályájának eseményei érdekesek, mivel az elmult évtizedek rendőri esetei elevenednek meg bennük, amelyekben Hetényi vezetőszerepet vitt. Hirhedt gyilkosságok, bombamerényletek, a király elleni merénylet és sok más híressé vált eset következik egymás után, egészen a Matuska-féle biatorbágyi merényletig. A szerző érdekesen adja elő mondanivalóját, soha nem lesz száraz, vagy unalmas.

Ch. R. Gibson: A tudomány hősei. A szerző az ifjúság számára népszerű módon mutatja be a tudomány kiemelkedő hőseit. Életüket, felfedezéseiket és azok jelentőségét könnyű olvasmányok formájában beszéli el. A kötetet 24 műmelléklet díszíti.

Erdődi-Cs. Szabó: A felszabadult Erdély. Nagyrészt — a repülőkörökben is jólismert — Erdődi Mihály fényképeit közli a könyv, amely nyomdatechnikailag csúcsteljesítmény. Erdődi Erdély remek tájait eleveníti meg és a jó meglátásokhoz valószínű repülőmultja segítette. Nagyon szépek, főleg színes felvételei és azok, amelyek Erdély néprajzát örökítik meg. A könyv elé Cs. Szabó László írt bevezetőt. A kiváló erdélyi író érdekes székelytörténetei és a székely vidékről szóló epizódjai sokban emelik Erdődi nagy fáradsággal összegyüjtött képeit.



LELKES GYURKA ÁLMA

REGÉNY. IRTA HUSZÁR REZSŐ

(4) Esténként a tagok kaptak Gyurkától értékes elméleti oktatást. A nehéz munkából hazatérő fiúk valósággal felüdültek ezeken az esti előadásokon. Fejtegetéseihez gyakran szóltak hozzá és örömmel tapasztalta, hogy milyen találó e.mcéllel boncolgatják magyarázatait! Szándékában volt őszre a tagok legjavát felvinni a fővárosba, vitorlázókiképzésre.

Beköszöntött az ősz... Anikó, Gyurka és a válogatott vitorlázórepülő-jelöltek a fővárosba utaztak. Anikó elfoglalta tanítói állását, Gyurka pedig a gyár létrehozásának munkájához látott.

Az illetékesek és az érdekeltek a vártnál nagyobb segítőkészséggel álltak rendelkezésére. Nagy munkakedvvel fogott dolgához. A külvárosban egy régi gyárépületet megfiatalítottak és felszerelték.

Az első gépet Gyurka próbálta ki és az eredménnyel igen meg volt elégedve. Kevesebb fáradsággal nagyobb utat lehetett gépével a levegőben megtenni, mint a földön kerékpárral! A tömeggyártás megkezdődhetett. A belföldi fogyasztás számára a lehető legolcsóbban akarta forgalomba hozni a hengerszárnyút. A magyar repülés anyagi támogatását a külföldnek eladott gépek jövedelméből gondolta keresztülvinni.

Találmányát repülőkiképző segédeszköznek is szánta. A modelezés és a vitorlázás közti kapocsnak képzelte el. Elgondolása az érdekelt körökben helyeslésre talált. A községek és városok készséggel adtak területet e célra, a gyár pedig minden helységnek egy ingyen gyakorlógépet adott és a munka a leventekiképzés keretében megindulhatott. A gép megismerése és általános használata országszerte és gyors iramban vált valósággá. Külföldről tömegesen érkeztek megrendelések és a gyárat jóformán hónapról-hónapra bővíteni kellett. Ezzel együtt a bevétel is tetemesen növekedett es oly mérvűvé vált, hogy a hengerszárnyú- és vitorlázórepülő kiképzés teljes üzembentartását az egész országban, a gépgyártás jövedelméből fedezte az állam.

Anikó és Gyurka elérkezettnek látták az időt az egybekeléshez. Egyszerű, kedvesen berendezett, kis családi házat vásároltak Buda környékén. A tanítónéni és a repülőbácsi, ahogy egymást tréfásan nevezni szokták, hazamentek a faluba. Ott kívántak örök hűséget fogadni egymásnak, a szülőfaluban... Mikor a szertartás után kijöttek a templomból, felettük a levegőben, hengerszárnyú gépek végtelen raja húzott el...

Multak az évek... Trianon, mint valami örökké tartó átok, ott ült a magyar repülés szárnyán és minden lendületes indulást szánalmas vergődéssé torzított. Hiába szántották világszerte a magyar agy szülte és magyar gyártmányú hengerszárnyú gépek a levegőt, az erkölcsi siker nem volt elég erős ahhoz, hogy a világ a békeparancs szégyenteljes valóságát, az alkotó magyarsággal szemben jóvátegye! Minden nép a maga vélt igazának vak szolgálatára adta magát és nem látták, hogy a világ, az önzésre, szemfényvesztésre és erőszakra épült falaival összeomlásra van ítélve. Gyurka a tiszta igazságtudattal vérében, érezte, hogy eljön a felszámolás és ***lelke legmélyéről kívánta, hogy az omlás és az építés nagy megpróbáltatása egy öntudatos és erős magyar nemzetet találjon a Kárpátok karéjában!*** Ez az érzés mindinkább sarkalta nagy célja felé!

Lelkes György már harmincéves volt. Híres motornélküli és motorosrepülő, komoly repülőmulttal és nagy szaktekintéllyel. Felesége méltó párja! Élete a tanítás, a házvezetés és a repülés között oszlott meg. A női repülés népszerűsítésének kitartó előharcosa lett! Az ő iskolájában a kis leánynövendékek kézimunkaórákon a horgolás mellett papírrepülőmodelek készítésével is foglalkoztak és legboldogabb perceik azok voltak, mikor Anikó néni repülőtörténetekről, köztük saját élményeiről is beszélt. Sokszor mondta tréfából Gyurkának, hogy neki is tanítónak kellett volna lennie, mert a fiúk közt még inkább elkelne egy légitanító. Anikó a repülés megkedveltetésére nőhallgatóság előtt tartott előadásokat. Igy dolgozott a magyar repülőházaspár a magyar repülésért...

Ezalatt, a nagyvilágban, különböző nemzetek fiai, sebességi és távolsági repülőteljesítményekkel ejtették ámulatba az országokat! Egyedül magyar név nem szerepelt a névsorban. Gyurka ezt szóvátette egyik repülőszaklapban és megkérdezte: mennyiben ártana a magyar hírnévnek az, ha mi is megpróbálnánk valami ilyesfélét? Cikkére nagy visszhang támadt! Valamit tenni kell! Ha fegyvertelenségünk belekényszerít is a békeparancsok megtartásába, azt semmiféle paranccsal sem lehet ránk erőszakolni, hogy tudásunk és virtusos kedvünk meg ne csillanjon a világ előtt!

Az illetékesek felfigyeltek a cikkre és annak hatalmas visszhangjára és felszólították Gyurkát, hogy ha van olyirányú terve, melyben egy ilyen vállalkozás keresztülvihető, úgy álljon vele elő és az ügyet támogatják. Gyurka régen kész volt a tervvel. Föydkörüli repülésre gondolt, de olyanra, amilyet eddig még egy repülő sem vitt véghez és amely egyedül mondható a föld körülrepülésének. Az egyenlítő mentén, a lehető legpontosabban a képzelt egyenlítővonal fölött gondolta az út megtételét. Nem úgy, mint az eddigi próbálkozások, melyeknek útvonala túlnyomórészt Amerika és Eurázia hatalmas szárazulata felett haladt, és egyszer sem haladta túl a harmincezres kilométert. Az egyenlítő legnagyobbrészt óceánok felett vonul át. Az út megtételéhez különtervezésű, távolsági gépre volt szükség, olyanra, mely egyhuzamban húszezer kilométer átrepülésére képes! Ugyanis, ha előveszszük a térképet, láthatjuk, hogy az Equator derékban szeli Afrikát, áthalad az Atlanti-óceánon, metszi Dél-Amerika északi csücskét és nekivág a Csendes-óceánnak, hogy a Keletindiai szigetekig, egy-két szigetecske kivételével, ne is lásson komoly szárazföldet maga alatt. A Keletindiai-szigetektől az Indiai óceánon keresztül, Olasz-Szomálinál éri ismét el Afrikát. A leghosszabb tengerfeletti távolság Dél-Amerika és a Keletindiai szigetek közt lévő tizenkilencezerháromszáz-kilométeres úthossz, melyhez képest a többi útszakasz már csak enyhe és könnyed bakugrásnak számít. Gyurka háromszori leszállást vett tervbe. Háromszori üzemanyagpótlásra gondolt. A rajt, Afrika partjánál a Guineai-öbölben pontosan az egyenlítő vonalán fekvő Szent Tamás-szigetéről történt volna. A következő állomásként, a tizenegyezer kilométerre fekvő Galapágosz-szigetcsoport egyik szigete szerepelt. Innen kezdődött az egész út próbaköve, a tizenkilencezerháromszázkilométeres szakasz, mely a Keletindiai-szigetek nyugati oldalán fekvő Batu-szigetig tartott. Az első üzemanyagfelvétel Szent Tamáson, a rajtnál történt volna, úgy, hogy tulajdonképpen már csak kétszeri üzemanyagfelvételről volt szó. Az hogy az indulás és a közbeeső leszállások helyének szigeteket jelölt ki Gyurka, jelképesen történt. Ezzel azt kívánta kidomborítani, hogy tisztán a gépben és annak személyzetében bízva, minden földi segítség lehető távoltartásával, a magyar tettrekészség tiszta bizonyságával kell a teljesítményt véghezvinni! Ha hitt volna a csodákban, vagyis olyan benzinmotoros gép megépíthetésében, mely képes lett volna egy szuszra megtenni az utat, akkor bizonyára a közbeeső leszállásokat is törli. Igy is, a rendkívüli követelmények, nagyszerű feladatok elé állították a magyar mérnöki virtuózitást! A gép építési költségét a hengerszárnyúgyár bevételéből gondolta fedezni. Az üzemköltséget, így az állomások felállítását, a felszerelést és üzemanyagot, valamint a gépnek Szent Tamás-szigetére való szállítását az állam részéről remélte megoldani. Mindent magyar alapon, magyar erővel akart előteremteni! A siker minden tekintetben hasznára vált volna a magyar repülésnek! Sikertelenség pedig nem szerepelt a szótárban.

Gyurka a földkörüli repülés részletekig kidolgozott tervét, a gépépítéstől kezdve a visszaérkezésig, tömör de világos fogalmazásban, átnyujtotta az illetékeseknek. A válasz az volt, hogy mindenben helyeselték elgondolását és megbízták annak végrehajtásával. Teljhatalmat kapott minden téren. Egyetlen feltételként csupán az szerepelt, hogy a gépparancsnoki tisztet is neki kellett vállalnia. Ez a kikötés

kellemesen érte és mint igyekezetének jutalmazását, a legnagyobbfokú bizalom megnyilvánulását fogadta. Teremtő munkakedvét óriásivá növesztette ennek tudata!

Kezében a meghatalmazással, hozzálátott a terv végrehajtásához. A hengerszárnyúgépgyár jövedelméből kihasította és tezaurálta a gépépítés költségeit. Az állam részéről biztosítékot nyert a felszerelési és üzemanyagbeszerzés költségeinek időbeni előteremtését illetően. Az anyagi rész ekként való biztosítása után, megkezdte az emberanyag kiválogatását. Elsősorban a mérnökökre gondolt. A géptervezésnél és az üzemanyagállomások, valamint a rádiószolgálat közvetlen megszervezésénél és vezetésénél őket kívánta elsősorban igénybevenni. Minden részletnek tökéletesnek kellett lenni, mert a támasztott követelmény óriási és a siker nemcsak az ember, csak a gép vagy csak az üzemellátás jóságán múlik, hanem az egésznek egyetlen tökéletes gépezetként való működésén. A gép személyzetének kiválogatásakor, felhívás történt az értékes szaktudással és komoly tapasztalatokkal bíró repülőkhöz. A jelentkezés jóval meghaladta a várt mennyiséget, a minősítési vizsgán pedig valamennyi kitűnő eredménnyel jutott át. A döntés sorshúzás útján történt és az így kiválogatott repülők azonnal belekapcsolódtak a munkába. Nyomon kellett követniök a végrehajtás minden fázisát, hogy ezáltal az egész ügy roppant fontosságának átfogó megértése és a részletekig menő értékelése a vérükké váljon.

Egyik nap Gyurka elé állt a felesége; tudod, mondta, hogy jóformán veled együtt kezdtem a repülést még a modelezéstől kezdődően? A vitorlázást ugyan később sajátítottam el, mint te, de a motoros-repülővizsgát már együtt tettük le. Ennek hat éve. Azóta jónéhány repülésen vettem részt. Teljesítményt is állítottam fel. Szeretnék én is résztvenni a földkörüli úton. Nem szándékom érdemes repülők elől elvenni a helyet! Én egyszerűen csak veled akarok lenni, hogy ha netán nem úgy sikerülne az út, akkor... azután is... veled lehessek, örökre... Nem gondolod, folytatta kigyúló arccal, mintegy palástolva az előbb kiejtett igazi okot, ami miatt vele akart tartani, nem gondolod, hogy magyar nőnek legszebb és legboldogabb kötelessége mindig és minden körülmények között a párja mellett maradni!? Rádiótávirász-vizsgám van, tudnám helyettesíteni a rádióst, ha történne vele valami. A gépvezetésben felváltbatlak téged és bajtársaidat. A szerelőt nem tudnám helyettesíteni, az igaz, mert a motorokhoz nem nagyon értek, folytatta elborult arccal. Gyurka szerető gyengédséggel vonta magához Anikót és homlokon csókolta; nézd, kis csacsim, válaszolta elérzékenyülten, amit te itt csacsogtál, az a legszebb szerelmi vallomás, ami csak létezhet a földön! Nem akarsz többet, mint férjedet követni mindenüvé, még a halálba is, mert végtelenül szereted. Erre én, a rossz férj, aki, ha lehet, egy árnyalattal még jobban szeretlek, azt válaszolom: a személyzet felvétele tőlem teljesen függetlenül történt. Ha a készülő repülés családi ügy lenne, te volnál az első, akit felvettek az útra. de mivel egyáltalán nem családi ügy, hanem végtelenül komoly magyar ügy, nemzeti ügy, nem vihetlek magammal. peidg istenbizony. olyan gép lesz a gép, hogy meg se kottyanna neki, ha egy személlyel többet vinne magával.

...És a szerelem hatalma csakugyan erős. Anikót a párjátféltés felvitte a magas fórumok elé. Az eredmény azután az lett. hogy Gyurkát váratlanul felrendelték és ő, kinek halvány sejtelme sem volt a történtekről, csodálkozva vette tudomásul, hogy feleségét is a gépszemélyzethez kell osztania. Az indokolás szerint a magyar repülést, valamint a nemzet hírnevének öregbítését fokozottabb mértékben szolgálná az, ha egy ilyen világra szóló vállalkozásban a magyar férfi mellett a magyar nő is résztvenne. A magyar női repülés erősebb fellendülését is eredményezné a részvétel...

Gyurka elképzelése és a mérnökök keze alatt a rajzasztalon megszületett egy mélyfedelű, osztott oldalkormányú, négymotoros gép. Minél nagyobb sebesség és mennél kevesebb üzemanyagfogyasztás, valamint nagy távolság berepülése, mint főfeltétel lebegett az alkotók szeme előtt. A sztratoszférában történő repüléssel kívánták a nagy sebességet elérhetni. Tökéletesen zárt utasfülke öt személy kényelmes befogadására szolgált. A leváltandó személyzet részére külön pihenőhely állt rendelkezésre. A levegőellátás és a fülke fűtése is megoldást nyert. A gép többi részében, a szárnyban és törzsben arányos súlyelosztással az üzemanyagtartályok találtak elhelyezést... A rajzasztalról a gépterv a valóságba öntő gyári műhelyekbe került. Minden jelentős magyar gépgyár megbízást kapott egy-egy géprészlet elkészítésére. Így az egész munka megoszlott a fémöntők és műszergyárak között. Ezzel Gyurka a lehető legpontosabb anyagmegmunkálást, legtökéletesebb kidolgozást kívánta elérni, továbbá annak elkerülésére törekedett, hogy a gép adatai idegen érdekek birtokába juthassanak.

A tervrajztól a gép elkészítéséig fél év telt el. Augusztusvégi ég ragyogott a repülőtér betonjára kigördülő gyönyörű, négymotoros gépre. A repülőtér a Vértes egy rejtett zugában külön a gép próbarepülésére készült. A próbaúton csak a gép személyzete vett részt. Ötórás repülés után tértek csak vissza. Mikor szakkörök érdeklődtek az eredmény után, Gyurka kijelentette, hogy egy forgalmas útkereszteződésnél egyik oldalról átjutni a másikra, nagyobb bátorság kell, mint ezzel a géppel körülrepülni a földet.

Azalatt, a félév alatt, mialatt az itthoni munka folyt, az állomások építése is megkezdődött és befejezést nyert. A magyar állam hivatalosan érintkezésbe lépett a három sziget birtokállamaival és engedélyt kért az állomások felépítéséhez. Pontosan közölve lett a cél, ami miatt ezekre a területekre szükség volna. Egyben hangsúlyozott kérés volt arra nézve, hogy az ügy az indulásig titok maradhasson és meglepetés legyen a világ számára. A kérés mindhárom részről készséggel teljesíttetett. Magyar műszaki csoportok érkeztek, teljes felszereléssel, magyar tengerjáró gőzösökön mindhárom szigetre. Repülőteret, javítóműhelyt és üzemanyagraktárt, valamint rádióállomást építettek. A rádiószolgálat úgy lett megszervezve, hogy a repülés egész tartama alatt az állomások, vagyis a három sziget egymással, a géppel és Magyarországgal állandó összeköttetésben legyenek. A félév leteltével minden készen állt.

Próbarepülés után a gép szétszedésre került, részeit ládákba csomagolták, Budapestre hozták és itt a »Tisza« nevű Duna-tengerjáró hajóra rakták. A hajó értékes rakományával leúszott Isztanbulba és itt a török testvérnemzet volt fővárosában a ládák átkerültek a várakozó »Honvéd«-gőzösre, mely tovább szállította Szent Tamás-szigetére. Szent Tamás állandó rádióösszeköttetésben állt Csonka-Magyarországgal és így az érkezéskor már minden előkészület megtörtént a gép kicsomagolására és összeszerelésére. Gyurka, a felesége és a személyzet többi tagja, mindvégig együtt utaztak féltett kincsükkel. Ahogy a huszár nem hagyja el a lovát, úgy ők sem akartak még csak pillanatra sem távol lenni gépüktől. Holott menetrendszerű repülőjárattal Szicíliáig, onnan átszállással tovább, egészen Dakarig utazhattak volna, honnan gyerekjáték a hajókázás Szent Tamásig.

Elkövetkezett a nagy nap. Az indulás idejéről mindeddig csupán az átrepülendő területek érdekelt hatóságai, valamint a nemzetközi repülőszervek tudtak. A föld hírszolgálati szervezete és ezen keresztül az emberiség, csak a repülést megelőző napon tudta meg a készülő földkörüli repülést. Így is megtelt a kis sziget filmforgatók, fényképészek és újságírók seregével. Nemhivatalos egyén meg sem közelíthette a szigetet.

Hűvös, egyenlítői hajnal volt. Ellentétben a nappali kibírhatatlan hőséggel... Széthúzódtak a hangár ajtajai és lassan előgördült a gép, a rajthelyre gurult és szélirányba állt. Egész éjjel gondosan át meg átvizsgálták, olaj- és benzintartályait feltöltötték és most, mint jóllakott, elégedett állat, terpeszkedett a betonon. Törzsén a neve *»Magyar akarat«* és a betűjelzés, a hívójel. Vezérsíkjain a nemzeti színek, rajtuk körkeretbe foglaltan a hármashalom mögött a felkelő nap! A gép személyzete, névszerint: Anikó, mint gépvezető és rádióshelyettes, Győző József rádiós, Felvégi Ferenc szerelő, Csiki András másodpilóta és Lelkes György elsőpilóta, fedélzeti parancsnok, felsorakoztak a szárny alatt és mosolyogva állták a fényképészek és filmesek pergőtüzét. Előttük majd minden ország rádióhangfelvevője állt. Gyurka csak ennyit mondott be magyarul: utunk hazánk dicsőségét és az emberiség kutató célját kívánja szolgálni. Azok a tapasztalatok, melyeket a föld szerencsés körülrepülése esetén szerzünk, úgy érzem, hasznosak lehetnek majd a repülés műszaki területén és a gépben oly közlekedési eszközre sikerül az emberiségnek szert tennie, mely megoldja a szárazföldek közötti közlekedést és közelebb hozza egymáshoz a nemzeteket! Amint gépünk neve is jelzi, magyar akarattal törünk célunk felé! Erre a célra tesszük most fel erőnket és életünket. Éljen Magyarország!

(Folyt. köv.)



ÜZEMI JELENTÉSEK

SZEPTEMBER. 13. sz. államgépgyári Ezermester Cserkészrepülők. *»A« vizsgát tett:* Lapos György, Illyés Gyula, Sántha Imre. *Össz felszállások száma:* 146. *Repült idő összesen:* 0 h 39' 13".

OKTÓBER 13. sz. államgépgyári Ezermester Cserkészrepülők. *Teljesítményrepülést végzett:* Karsay Endre. Típ.: Olympia. Nap: 19. Felsz.: H. h. h. Lesz.: Cegléd. Táv. km.: 74. Idő: 3 h 20'. *»A« vizsgát tett:* Mészáros László. *Össz felszállások száma:* 125. *Repült idő összesen:* 5 h 50' 51".

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület. *Össz felszállások száma:* 89. *Repült idő összesen:* 39 h 27' 56".

Soproni Cserkészrepülők. *Össz felszállások száma:* 48. *Repült idő összesen:* 0 h 12' 10".

MOVE Szatmári Repülő Egyesület. *Össz felszállások száma:* 34. *Repült idő összesen:* 0 h 23' 01".

NOVEMBER. Cserkészrepülők, Budapest. *Teljesítményrepülést végzett:* Vass Géza. Tip.: Göpp, I. Nap: 9. Felsz.: H. h. h. Lesz.: H. h. h. Idő: 5 h 10'. Losonczy Antal. Tip.: Pilis. Nap: 9. Felsz.: H. h. h. Lesz.: H. h. h. Idő: 6 h 10'. Felsmann Tamás. Tip.: Gr. Bäby. Nap: 9. Felsz.: H. h. h. Lesz.: H. h. h. Idő: 5 h 45'. *»A« vizsgát tett:* Farkashegy. Idő: 26 h 55'. *Össz felszállások száma:* 330. *Repült idő összesen:* 41 h 22' 45".

MOVE Repülő Osztály, Budapest. *»A« vizsgát tett:* Nikolin Sándor. *»C« vizsgát tett:* Holtság Ferenc. *Teljesítményrepülést végzett:* Méray Horváth Róbert. Típ.: Rhön—Adler. Nap: 8. Felsz.: Budaörs—Farkashegy. Idő: 26 h 55'. *Össz felszállások száma:* 330. *Repült idő összesen:* 41 h 22' 45".

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület. *Össz felszállások száma:* 90. *Repült idő összesen:* 15 h 39' 32".

Magyar Pamutipari SC Sportrep. Szako. *»B« vizsgát tett:* ifj. Kecskeméti Ferenc. *Össz felszállások száma:* 33. *Repült idő összesen:* 4 h 31' 04".

Csongrádvármegyei Cserkészrepülők. *»A« vizsgát tett:* Mátay Andor. *»B« vizsgát tett:* Bajza Miklós, Opauszky Mihály, Schwartz Kurt, Szávai József. *Össz felszállások száma:* 117. *Repült idő összesen:* 1 h 34' 33".

Győri Aero Club. *»B« vizsgát tett:* Bodó Béla, Páros Zoltán, Zalka Imre, Monillard Róbert, Németh Zoltán. *Össz felszállások száma:* 203. *Repült idő összesen:* 3 h 23' 25".

MOVE Repülő Osztály, Esztergom. *»B« vizsgát tett:* Szurdi A. *»C« vizsgát tett:* Maurer Endre, Kurjácska Mihály. *Össz felszállások száma:* 755. *Repült idő összesen:* 9 h 0' 35".

Marosvásárhelyi Repülő Kiképző Keret. *Össz felszállások száma:* 99. *Repült idő összesen:* 0 h 21' 21".

Bükk—Mátravidéki Aero Club. *Össz felszállások száma:* 23. *Repült idő összesen:* 4 h 18' 54".

Debreceni Repülő Club. *Össz felszállások száma:* 175. *Repült idő összesen:* 3 h 11' 06".

Pécsi Repülő Kiképző Keret. *Össz felszállások száma:* 135. *Repült idő összesen:* 1 h 35' 49".

Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület. *»A« vizsgát tett:* gróf Batthyány Iván, Koltai János. *Össz felszállások száma:* 167. *Repült idő összesen:* 3 h 21' 35".

Dr. Szimonisz László*

A repülőorvos és a vakrepülés

A vakrepülés problémája párhuzamosan halad a jövő repülésnek problémájával. Mind a katonai, mind a polgári repülés igyekszik függetleníteni magát az időjárás pillanatnyi helyzetétől, ahogy azt igen jellemzően fejezi ki Timár szds. a »Vakrepülés« című könyvében *»A repülést nem lehet az időjárás függvényeként kezelni!«*

Nagy magasságokban történő repüléseknél, ha a levegő páratartalma folytán elmosódik a horizont, bizonytalanná válik a »vízszintes« és így a gép helyzetének megítélése is *mindig nehezebb lesz.* A távoli — vagy talán nem is olyan távoli jövő kilátása a sztratoszférába mutat, ahol éppen annyira kell a műszer, mint a legsűrűbb ködben.

A repülés mai helyzetében a pilóta és a hajózók számára a felhő, illetve a köd és a sötétség, egyszóval *a látás kikapcsolódása* a legidegenebb környezet. A sötétben még találkozunk repülő állatokkal — tiszta idő esetén abszolut sötétség nincs és így erősen fényérzékeny szemű állatok látnak — a köd azonban, ahol a látás teljesen kikapcsolódik, az a terület, ahová eddig csak az ember merészkedett. (Vadászok megemlítik, hogy a vadlibák és kacsák ködben is repülnek.)

De az ember sem boldogul műszerek nélkül. Előbb-utóbb áldozata lesz *érzékcsalódásainak* és ha idejében nem kerül ki a felhőből, elveszti uralmát a gép fölött és — ha csak nem elég magas a plafon — a gép és az ember is menthetetlenül elpusztul.

A térben való tájékozódásunkat az egyensúlyszerv, a látás és esetleg a hallás összeműködése biztosítja.

A hallást mindjárt *ki is kapcsolhatjuk,* mert a repülés közben ugyanabból az irányból jövő hangbehatással állunk szemben, ami a gép helyzetének megítélésében nem nagyon segíti a pilótát.

Az ember egyensúlyszerve a két félköríves ívjárat, ami a belső fülben van elhelyezve. Tekintsünk el anatómiájának és működésének részletes leírásától, az érzékenységét, finomságát vegyük szemügyre.

A magára hagyott egyensúlyszerv (a látás kikapcsolása után) megfelel az ember igényeinek, sőt — hogy a technikus szavával éljek — túl van méretezve. Azonban finomabb változásokat — amik a vakrepülésnél lépnek fel és figyelem kívül hagyásuk a kurzusnak és a gép helyzetének lényeges eltolódását hozhatják létre — nem jelez. Csak akkor érzünk változást, ha az elfordulás *szöggyorsulása* 2°/sec. felett van, akár pozitív, akár negatív irányban. Ezt kísérletileg igen egyszerűen ellenőrizhetjük. A kísérleti egyént bekötött szemmel forgószékre állítjuk. A kísérlethez teljes csend kell, mert különben a vizsgálandó egyén önkénytelenül »be méri« magát a legkisebb zajra. Kezdjük lassan forgatni a széket, hogy a szögsebesség 2°/sec. alatt legyen. Ha 4 perc alatt forgatjuk meg teljesen (360° : 240 sec. = 1:5° pro sec.), nem fog elfordulást jelezni. Kezdjük gyorsabban forgatni 2°/sec.-nál nagyobb *szöggyorsulással,* akkor a forgatás irányában elfordulást jelez. Ha most fékezni kezdünk, egyszerre úgy érzi, hogy áll és a forgószék megállításakor *ellenkező irányban elfordulást* jelez.

* A Repülő Orvosi Szemléből.

A perifériás egyensúlyérzés, ami a bőr és a mélyebben fekvő szervek helyérzéséből tevődik össze, még jobban hozzájárul az érzékcsalódásokhoz, amit azután a repülés közben jelentkező centrifugális és coriolis erőhatások, melyek a fejnek forgás közben történő előmozdításakor keletkeznek, tesznek teljessé. Az egyensúlyérzés kikapcsolódását jól mutatja az egyszerű forduló. Ha a forduló jó, *nem érezzük,* hogy fordulunk, mint pl. az autóban, csak azt, hogy a centrifugális erő jobban odanyom az üléshez. Ebből a nyomásérzésből *tudjuk,* hogy fordulunk, mert a szemünk számos alkalommal meggyőződött róla és így ehhez az érzetcsoporthoz a fordulás tényét társítjuk, de *nem érezzük!* Egyéb repülési formákhoz is hozzátársul idővel egy bizonyos érzetcsoport, ami szinte önműködően ellenőrzi a gép helyzetét, jelzi azokat a finom árnyalatbeli eltéréseket amiket a laikus, vagy a kezdő észre sem vesz és adja a kiegyenlítő kormánymozdulatokra az impulzusokat. Ezeknek az érzetkomplexumoknak az összessége adja a pilóta *»érzékét«* a repüléshez és helyességük, amire a kiképzésnek van döntő befolyása, szabja meg a pilótának, mint gépvezetőnek az értékét. Noha ez az érzék igen jelentős szerepet játszik, soha nem egyedül ez irányítja a pilóta mozdulatait, mert állandóan ott van mellette a *látás* kontrollja.

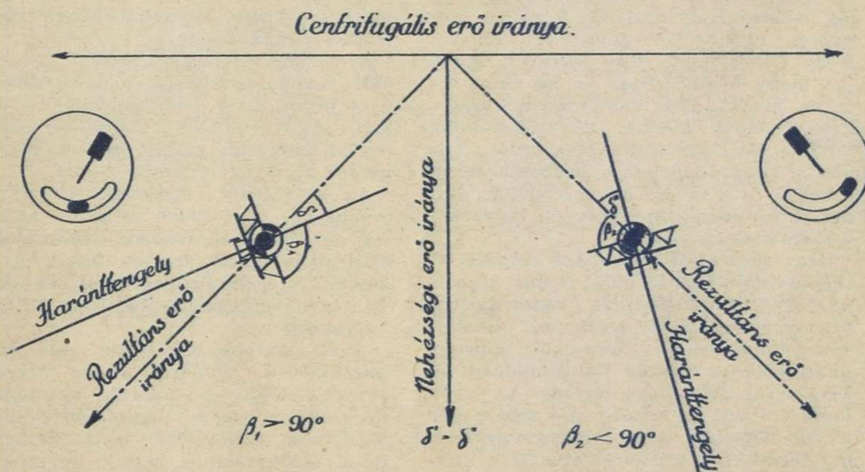
A műszer nélkül repülő pilóta repülése tehát a *repülési érzékből* és a *látáskontrollból* tevődik össze.

A látáskontroll kikapcsolódásakor az érzék csődött mond. Ennek oka az, hogy *több repülési formánál ugyanaz az érzetkomplexum fejlődik ki,* amiket csak a látás segítségével lehet szétválasztani, illetve megkülönböztetni, annak kiesésekor összekeverednek egymással.

Ilyen azonos, vagy hasonló érzetkomplexumok:

1. Fordulóból való kivétel — süllyedés kezdete. Egyiknél a centrifugális erő hirtelen megszűnte, a másiknál a tehetetlenség — a pilóta nem követi azonnal a hirtelen süllyedni kezdő gépet — mintegy könnyebbé teszi a pilótát, nem nyomul teljes súlyával az ülésre.
2. Forduló kezdete — emelkedés kezdete. Egyiknél a centrifugális erő, a másiknál a tehetetlenség nyomja oda a pilótát az üléshez.
3. Túldöntött forduló az egyik oldalra — traverzális a másik oldalra. Magyarázatot az 1. ábra mutatja:

A haránttengelyben ülő pilótára mindkét esetben azonos irányból (az ábrán balról), azonos szög δ', δ'' alatt hat a rezultáns erő, ugyanaz az »érzése« keletkezik.



1. ábra.

Túldöntött forduló jobbra. *Forduló balra, traverzál.*

Ha a három csoport összekeveréséhez, vagyis a megkülönböztető látáskontroll elmaradásának következményeihez hozzászámítjuk az egyensúlyszerv részéről jelentkező érzékcsalódásokat, előttünk áll a vakrepülésnél jelentkező érzékcsalódások rendszere.

A) Fordulóból való kivétel után a süllyedés érzése. Magyarázatát lásd 1. alatt.

B) Forduló kezdeténél emelkedés érzése. Magyarázatot lásd 2. alatt.

C) Forduló közben fellépő bizonytalanság, az ellenkező irányban való fordulás érzése, a műszerállások ellenére.

D) Egyenesrepülés érzése nagysugarú fordulónál. Oka: az egyensúlyszerv.

E) Ellenkező irányba való elfordulás érzése a helyes, egyenes irányba való

visszatérésekor. Oka: az egyensúlyszerv.

F) Ferde felhőrétegek között való repüléskor, a *látás zavaró hatása folytán*, a helyes műszerállás ellenére lógás érzése, aminek nagyságát a rétegek ferdesége adja meg.

Az *A) B) C)* pontban felsorolt érzékcsalódásokat műszerrepülés-oktatás, az *A), B)* és *F)* pontban említetteket vándorrepülés során, hosszabb ködrepülés alkalmával részben magamon, részben a gépek személyzetén volt alkalmam megfigyelni.

Miután letárgyaltuk a ködrepülésnél fellépő érzékcsalódásokat, vegyük szemügyre a vakrepülőpilóta tevékenységét.

Belekerül a ködbe. Szeme a műszereken. Egyensúlyban érzi a gépet. Ránéz a mesterséges horizontra, vagy az elfordulásmutatóra. Lóg jobbra. Nem érzi, de hisz a műszernek, becsür egy kicsit, a műszerek egyensúlyba kerülnek. Most mintha balra lógna. Jobbra akar csürni, de a műszerek egyensúlyt mutatnak. Nem érzi, de tudja, hogy »a műszer nem hazudik«, hanem az érzékei játszanak vele. Kurzusváltozás, forduló. Mikor kiveszi a gépet, már meg is akarja húzni, mert úgy érzi, hogy süllyed. A variométer meg sem mozdul! Álljat parancsol az izmainak és repül tovább. Világosodik. Úgy látszik, csak vékony felhőréteg van fölötte. Emelkedik. Kijut a felhőből, egy kb. 50 m. magas tiszta rés, fölötte másik felhő. De már megint lóg jobbra! Helyre akarja hozni: a műszerek egyensúlyt mutatnak! Persze: ferde felhőrétegek közé került. És ez így megy tovább. Harc az ész és az érzékek között, ami kezdőnél hamarabb, gyakorlottnál később, de előbb-utóbb mindkettőnél kimerültséghez vezet. Ennek a kimerültségnek a bekövetkeztéről a kezdő és a kiváló műszerrepülők, akiket ezirányban megkérdeztem, egyaránt beszámoltak.

Oka: tudatalattiból feltörő *»repülő érzék«* és a tudatos *»repülni tudás«* állandó harca. A tudatalattinak végeredményben az életösztönben gyökerező dinamikus feltörekvéseit — ami most éppen a pusztuláshoz vezetne — állandóan fékezi az ész. Ez a nagy surlódás, az egyén belső erőinek egymással való szűnni nem akaró küzdelme, súlyos energiaveszteséget jelent és végül bekövetkezik a kifáradás. Rövid pihenés (félrenézés) után újra rendbe jön minden — egy ideig. De a második kifáradás már hamarább áll be, a harmadik még hamarább.

Intelligens típusú ember — intelligensnek vegyük most azt, aki ész-beállítottságú, a tanultságtól tehát eltekintünk — könnyebben éli bele magát abba, hogy a »műszer nem hazudik« és így könnyebben győzi le zavaró érzékcsalódásait. Az emberek nagy többsége azonban — anélkül, hogy ezzel érzékítéletet akarnék mondani — nem ebbe a típusba tartozik. Már pedig minél inkább az érzéseire van beállítva a pilóta, annál nagyobb energiaveszteséggel és annál hamarabb beálló kimerüléssel kell számolnunk nála. Az energiaveszteség nemcsak a szorosan vett gépvezetésen érezteti hatását — bár már ennek is nagy jelentősége van — hanem tágabb körökben is. (Feladat elvégzése, navigálás, találatvalószínűség!)

Lehet ezen segíteni?

Nézetem szerint két út mutatkozik:

1. A pilóta kiválasztása. Mint láttuk, a tudatalatti »repülő érzék« és a tudatos »repülni tudás« harcát az intelligens típus bírja a legkisebb energiaveszteséggel. Tehát az ilyen beállítottságú pilótát kellene vakrepülésre kiválasztani. A korlát azonban szűk, a kiválasztás nehéz! És nem kívánatos, hogy csak »kiváltságosak« nyerjenek ködkiképzést, hiszen erre úgyszólván minden pilótának — aki minden más szempontból megfelel — égetően szükség van. Tehát más, egyszerűbb, célravezetőbb, nagyobb tömegek számára nyitva álló útra van szükség. Nézetem szerint ez az lenne, hogy

2. *A »repülési érzék« kifejlődése előtt kell a pilótanövendéket a műszerrepülésben kiképezni!*

Ezen az úton még két eredményt érnénk el.

A) A kezdetleges »repülő érzék« a látáskontroll helyett a sokkal finomabb műszerkontroll mellett fejlődne tovább, a növendék ránevelődne, hogy a fent említett azonos érzetkomplexumokat a műszerek segítségével válassza külön. A kétségtelen kezdeti nehézségek után kifejlődne benne a *vak bizalom* a műszerekben (és nem az észszerű meggondolás bizalma, ami most van), a műszerek használata hozzátartozna, »repülési érzékéhez« és nem azzal szembenálló, állandó zavaró mozzanat lenne. Végül is: a műszerek használata, ami ma kifejezetten *logikai* munka, legalább is részben átmenne a repülő érzék félig automatikus és így kevesebb hibaforrással terhelt világába.

B) A műszerkiképzés sokkal kevesebb időt venne igénybe és jobb eredménnyel járna, mert a növendéknek — nem lévén még kifejlődött repülő érzéke — sokkal kevesebb gátlást kellene legyőznie.

Az *A)* ponthoz. Igazolására kísérleti eredményt nem tudok felhozni. (Állítólag az USA-ban vannak pilótatelepek, ahol ilyen elvek szerint folyik a kiképzés.) Logikai megfontolások azonban igen valószínűvé teszik az állítások helyességét.

A *B)* ponthoz. Alkalmam volt fiatal, harckiképző iskoláról éppen kikerült, továbbá többéves pilóták oktatásakor azok első műszerrepülésén résztvenni. A különbség szembeötlő volt! Érthetően mind bizonytalanok voltak, de ez a bizonytalanság szinte arányosan nőtt a növendék repülési óráinak számával. Egy tizenkét éves pilóta — akinek minden irányban kiváló repülő teljesítményeiről parancsnoka győzött meg — első műszerrepülése kellemetlen repülési emlékem. És szinte nem akartam hinni szememnek, mikor láttam, hogy ugyanaz a pilóta, aki az előbb még atomokra akarta szétrázni a gépet és utasait, mikor a függöny lekerült elől, gyönyörűen, biztos kézzel vezette tovább és szinte észrevétlenül szállt le három pontra.

*

Hová iktassuk be a műszerkiképzést?

Ezt két követelmény szabja meg.

1. A növendék tudjon már bánni a géppel.

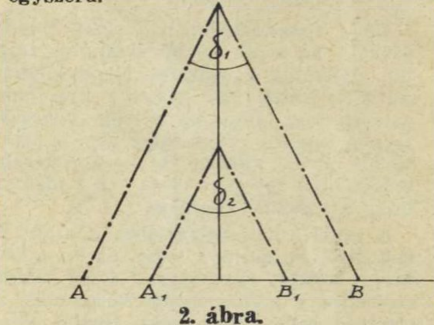
2. »Repülési érzéke« még ne legyen kifejlődve.

Ezek szerint kívánatos lenne az I. fok után, de műrepülés előtt, ami lényegesen hozzájárul a »repülési érzék« kifejlődéséhez, beiktatni. A kiképzés egymotoros, vakrepülő műszerekkel ellátott iskolagépen történne, ugyanazzal a típussal, amivel a növendék az I. fokot elvégezte.

A műszerről azután a horizontra átmenni sokkal könnyebb lesz, mint fordítva.

A mostani körülmények között a pilóta dolgán egy igen csekély újítással lehetne könnyíteni.

Az oktatások alkalmával megfigyeltem, hogy sokszor hamarabb vettem észre a műszerek beavatkozást igénylő kitérését, mint a növendék. Ezen elgondolkoztam, és megtaláltam a 2. ábrán szemléltetett magyarázatot, ami igen egyszerű.



2. ábra.

A finomabb mozgásváltozások (mutatók mozgása) észrevevési szögét vegyük δ-nak. Ha a pilóta pl. 60 cm-re ül a műszerfaltól, az A_1B_1 távolságot látja be, az ezen belül lévő műszerek kitérését veszi észre. Ha valaki 120 cm-re áll a műszerfaltól, akkor az

$AB : A_1B_1$ — 120 : 60

aránylatból AB — 2. A_1B_1, vagyis ugyanolyan látószög mellett kétszerakkora területet tud áttekinteni. A kívánatos az lenne, hogy a pilóta az összes műszereket állandóan szemmel tudja tartani, ez azonban az állandóan szaporodó műszerek miatt nem lehetséges.

Ha a motorokat akarja ellenőrizni, megnézi az olajhőmérsékletet, végigkapcsolja a hengerfejhőmérsékletet, kontrollálja a szívótérnyomást és az üzemanyagmennyiséget. Ha csak — szűken számítva — 30"-ig van ezekkel elfoglalva, és ezalatt a gép hossztengelye körül az egyensúlyszerv ingerküszöbét, vagyis az észrevevés határát meg nem haladó 2°/sec. szöggyorsulással elfordul, az ellenőrzés végén a szárnyak már igen közel lehetnek a függőlegeshez. Nem kívánatos helyzet!

Nézzük a fordítottját. Böjés felhőben repül, állandóan a navigációs műszereket kell figyelnie. Közben felszalad az olajhőmérséklet és esetleg csak akkor veszi észre, amikor ennek hatása a motorokban jelentkezik.

Ezen könnyen lehetne segíteni. A fontosabb műszereket elektromos berendezéssel lehetne ellátni, úgy, hogy azok szélső, tehát már a közelgő hibára figyelmeztető állásánál pl. egy kis piros lámpa gyulladna ki a megfelelő műszer mellett. Ezt a pilóta feltétlenül észreveszi, mert az észrevevés szöge sokkal nagyobb fénybehatásokra, mint finom műszerkitérésekre vonatkoztatva: a két szemé együttesen 180°.

Ez a berendezés közelebb vinne ahhoz, hogy a vakrepülő pilóta biztonságérzete fokozódjék. Attól nem kell tartani, hogy a fokozott biztonságérzés elbizakodottá és így figyelmetlenné teszi, úgy is elég oka van rá, hogy összeszedje magát.

KIS HIREK

A Magyar Nemzeti Bank közgyűlésének tizennyolcadik rendes évi ülését február 9-én délután 6 órakor tartja. A közgyűlés ezen évi ülésén az alapszabályok 19. cikke értelmében azok a részvényesek vehetnek részt, akik legalább 25 részvény birtokát igazolták azzal, hogy a részvényeket a banknál 1941 július 31-ig letették.

Az Országos Mezőgazdasági Kamara december 17-én tartotta ezévi rendes közgyűlését az OMGE székházának nagytermében. A közgyűlés napirendjén a kamara működéséről szóló jelentésen kívül igazgatói beszámoló szerepelt a közellátási kérdésekről, a mezőgazdasági árrendszer tovább fejlesztéséről, valamint a mezőgazdaság fejlesztése és az érdekképviselet kérdéséről.

A Hangya Szövetkezeti Központ legutóbb tartott igazgatósági ülésén őstermelő osztály felállítását határozta el. Ennek az osztálynak a felállítását az a körülmény tette szükségessé, hogy egyre jobban szaporodnak azok a feladatok, amelyek a kisgazdák és kisbérlők belterjesebb termelésével függnek össze.

Az óbudai Árpád-híd építése a rendkívüli viszonyok ellenére a megállapított munkaterv szerint folyik. A jövő év folyamán sor kerül a Margitsziget fölötti átvezetés építésére és felszerelik a hajógyári sziget közötti hídrészt.

Ujra lepergett egy év az idő rokkáján és az elmult esztendő — büszkén mondhatjuk — repülőeseményekben bővelkedett. Mindjárt az év elején Varga József iparügyi miniszter hívott össze ankétot az önálló magyar repülőipar megteremtésére. Aztán újabb érdekesség, hogy Rubik Ernő előkészítette a kétkormányos »Cimborá«-t. Az év repülőhőseinek sorát Duló Mihály, Küpry Tibor és Zsinkó Károly nyitja meg, akik a nagyváradi szerencsétlenség alkalmával haltak hősi halált. És ugyan ebben a hónapban repül fel Kolozsvár mellett a trianoni elnyomás után az első magyar vitorlázógép. Miskolcon repülő filmmatinét rendez a Magyar Szárnyak, amelyet a kassai, egri, esztergomi, békéscsabai, gyulai és szolnoki matinék követnek. Az év elején a Kormányzó Úr is gépbe ül, hogy megtekintse az

árvízsujtotta területeket. A sportrepülők önzetlen felderítő, mentő és segítő légiszolgálata őszinte lelkesedést váltott ki a közönségből. A következő hónap érdekes csemegével szolgál: repülőkiállítás nyilt meg a Corvin Áruházban, majd a Cavalloni Aerókörben. A MALERt megnyitja a budapest—lisszaboni 5400 kilométeres légiutat. De az örömbe üröm cseppen! A honvédelmi miniszter az egész ország területére elrendelte a honi légvédelmi készültséget és már a következő napon jugoszláv repülőgépek támadást is intéznek a magyar felségterületek ellen. De a diadalmas magyar haderő is megindul a déli határok felé... És az első »béke vasárnap« — olvassuk a tudósításokat — már teljes üzemmel dolgoznak sportrepülőink. Aztán némi késéssel megindul a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kiképzőkereteinél is a szokásos évi munka. A szovjet repülők Kassát ért támadása mindenkit megdöbbent, ámde légierőnk gyorsan visszavág és bombavetőink pusztító útja súlyos csapást mér a vörösökre. Az itthoni munka azonban folyik tovább a kitűzött terv szerint. A MAeSz elnöki tisztét Ember Sándor dr. veszi át. Sárospatakon repülőkiállítást rendeznek és vitéz Horthy Istvánné leteszi az A-vizsgát. Majd hadnagyavatás következik, amelyet Kassán fényes ünnepség keretében tartanak meg. Ezt követi a Nemzeti Csillagtúra, amelyet Vadas László nyert. Az őszi repülőesemények közül kiemelkedik a székesfehérvári sportbemutató, a szabadkai és a kolozsvári nagyszerűen sikerült repülőnapok. Aztán a szovjetföldről repülőgépen érkező sebesültek terelik ismét a figyelmet a repülés nagy fontosságára, amelyet a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kiképzett pilótáinak nagyszerű vizsgája fokoz. A MAeSz a mult évben is megrendezte szokásos évi modelversenyét. És nemsokára újra itthon vannak a vörös harcokban edzett repülőink: a felváltás megtörtént. A vitorlázó repülők egymás után döntik meg Rotter Lajos évekig tartott rekordját: Méray-Horváth Róbert 26 óra 55 perces, míg néhány nap mulva Király István ezt az időtartamot is túlrepüli. Ezzel 1941 végére értünk. A véres háború azonban tovább tart, de hisszük, hogy az eljövendő 1942. év meghozza a régen várt békét és ennek óhajtásával kívánunk mindenkinek: boldog új esztendőt!

A repülőcsárdás kótájába, amelyet lapunk legutóbbi számában közöltünk, sajtóhiba csúszott. Murgács Kálmán csárdása nem Alla-breve, hanem négynegyedes ütemű.

A sebesült katonák szeretetcsomag akciója javára a Gamma-gyár vöröskereszt honvédhangversenyt rendezett. A nagysikerű hangverseny rendezésében tevékenyen közreműködtek a gyár repülői is.

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ

★

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

★

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

98697 — **Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása.** **Felelős: Kárpáti Antal igazgató.**


FAG
FAG

MAGYAR
SZÁRNYAK
SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL



Heinkel 115-ös torpedóvető gép.